CONTINENTAL 3. ŞEHİR OTOMOBİLLERİ REHBERİ 2018

car

ARALIK
2018
SAYI 125

20 SAYFALIK TEST

2018'İN EN İYİ SPOR OTOMOBİLLERİ

Ferrari Pista, Porsche 911 GT2 RS, McLaren Senna, BMW M2 Comp, Alpine A110, Aston Martin Vantage

YENİ 911 & BMW 3 SERİSİ SÜRÜŞÜ

Porsche'nin yüksek teknolojili holiganı ve BMW'nin 'kusursuz' 3-Serisi'ni kullandık

İLK SÜRÜŞ

McLaren 600LT

600 HP gündeki V8 motoru ile 600LT'yi pistte kullandık

ISSN 1303-8230 12
MH MEDIA
SAYI: 2018/12 Fiyatı:13₺ KKTC:15₺

FASHION MAGNET*

*MODA MIKNATISI

YENİ 500 COLLEZIONE.

Bir tarz ikonu, moda dünyasının en etkili seslerinden biriyle tanıştığında dünya bir anlığına güzelleşir. Zarafet ve cazibe tüm şehri sarar, onu yeni Fiat 500 Collezione için mükemmel bir podyuma dönüştürür. Özel Brunello çift renk seçeneği, bakır rengi özgün detayları ve bakır rengi alaşımlı 16 inç'lik jantları yeni Fiat 500 Collezione'ye yepyeni bir görünüm kazandırıyor. Ve şimdi sahne onların. Sonunda. **TARZ. ÖZGÜR KALDI.**

500 Collezione

Koç

L'UOMO VOGUE

FIAT

fiat.com.tr

Fiat 500 Collezione için CO_2 emisyon değeri 121-126 g/km aralığındadır.
Ortalama yakıt tüketimi 5,2-5,4 l/100 km olarak gerçekleşmektedir.

EDİTÖRDEN.

Sol Şerit

Raad ol X San & Y San!

Uzun yıllardır bu sayfada çözüm ortağımız firmalardan çeşitli yöneticileri, editör yazıma konuk almamıştım...

Esasında bu sayfa sizinle benim adeta bir iletişim platformumuz. Şimdi size Japon iki markanın yöneticisi olan, bir dönem arkadaşımız, abimiz dediğimiz insanların bize yaptığı şık olmayan hareket ve tavırları mı, yoksa samimiyetsiz yaklaşımlarını mı yazayım? Bunları yazarak amacı dışına çıkıp sayfamızı boş yere meşgul mü edeyim?..
Tabii ki hayır, bu sayfada bana ve Car dergisine haksızlık yapan, X San & Y San'dan ve yaptıklarından bahsetmeyeceğim...
Maalesef Japon saygınlığını, adaletini ve samimiyetini temsil ettikleri markanın ülkemizdeki yöneticileri de olsalar, bunun en ufak kırıntısını bile görememek üzücü...

Bize yaptıkları haksızlıkları, ayıpları, samimiyetsiz yaklaşımları yanlarına kar kalsın...
Raad olsunlar, adlarını zikretmeyeceğim bu sayfada...
Onlar bilirler kendilerini ve yaptıkları yanlışları...
Onları, Allaha havale ettim.
Biz nasılsa hancıyız!..
Bekleriz, sabırla ketum bir sessizlikle...
Sektöre mini bir bakış!
Otomotiv sektörü son 2 yıldır iyice küçülüyor. Krizler, politik kararlar devalüasyonlar araç satışlarını iyice azalttı.
Hükümetin son yaptığı ve son tüketiciye yüzde 10 yansıyan ÖTV indirimi yılın son çeyreğinde satışlara az da olsa kıpırtı getirdi.
2019'da ise, toplam satışlar 250 ile 450 bin adetlerde öngörülüyor.
2017'de 960 bin adetlerde gerçekleşen binek ve hafif ticari satış rakamları ile bu yıl gerçekleşecek rakam ve derneklerin 2019 beklenti açıklamaları otomotivdeki tabloyu açık ve net gösteriyor.
2019'da tablo karamsar...
Allah hepimizin yardımcısı olsun...

Şimdiden ailenizle, sevdiklerinizle mutlu, sağlıklı ve huzurlu bir yıl dilerim...

Ocak 2019'da görüşmek üzere,
Sevgiyle kalın, hoşça kalın

MAHMUT HAYIRLIOĞLU

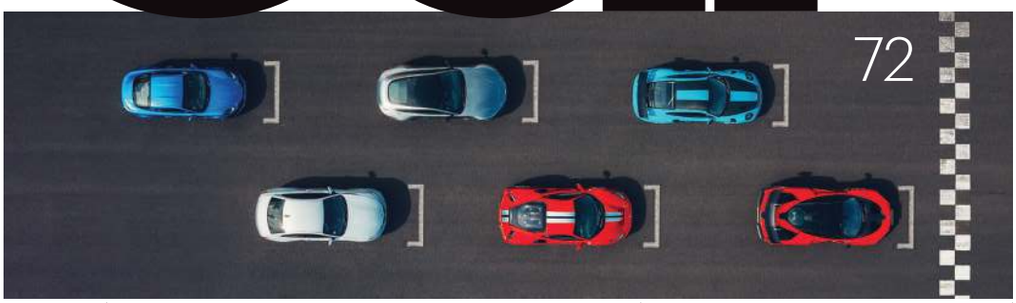
car
BU ÜLKELERDE BULABİLİRSİNİZ
BRAZIL
CHINA
INDIA
ITALY
KOREA
MALAYSIA
SOUTH AFRICA
SPAIN
THAILAND
TURKEY

@cardergisi
mahmuthayirlioglu
@mahmuthayirli

car

ARALIK 2018

İnce yapılı Alpine'den mermi gibi bir McLaren'e kadar 2018 yılı hızlı araçlar için bereketli geçti. Şimdi bu harika otomobillerden en iyisini bulma zamanı



6 Sektörel

6 Purosangue modeli, kârlılık ve Ferrari'nin en güçlü V12'si

10 Aston Martin'in SUV yorumu

12 Saat alternatifleri

20 İlk sürüş

20 McLaren'in keyif veren Sport Serisi, daha ileriye giderek LT versiyonunu çıkardı.

24 Gelmiş geçmiş en yenilikçi Focus olarak tabir edilen yeni modeldeki birçok teknoloji Ford markasında ilk kez yeni Focus'la birlikte sunuluyor.

26 Köşe yazarı

26 Gavin Green: ""Otonom sürüş geldiğinde, izlenme potansiyeli seviye atlayacak""

28 Mark Walton: ""Çift kabin kullanıcılarının oy tercihlerini merak ediyor musunuz?""

BMW yedi jenerasyon içerisinde nihayet ilk kusursuz 3-serisi'ni üretti. İlk sürüşün ardından, onun fazla iyi olabileceğini düşünüyoruz...

14 Teknoloji

Tamamen elektrikli ID ürün gamını, 2019 sonunda ortaya çıkaracak olan VW, 10 milyon aracın alt yapısında bulunacak donanımı açıkladı.

34 Hızlı Grup Testi

Kullanıcı dostu pick up'lar hafta içi iş, hafta sonu aile için kullanılıyor. Onlardan beklenti büyük ve bu dörtlü son derece iddialı.

92 Motomania

Yaşamak başlı başına meydan okumaktır hayata. Bazıları sırtını dönüp kaçsa da siz ilerlemeye devam edin. Sınırları aşın ve engelleri zaferlere dönüştürün.

MH MEDIA

Cenap Şehabettin Sk. No:47/1 Koşuyolu - İstanbul / Türkiye
Tel: +90 216 325 39 19 pbx
Faks: +90 216 325 37 47

İMTİYAZ SAHİBİ
MH Medya Reklamcılık Ltd. Şti. adına
Melisa Hayırlıoğlu
melisa@medyalink.com.tr

GENEL MÜDÜR
Elif Eren Övdür
elif@medyalink.com.tr

GENEL YAYIN YÖNETMENİ
Mahmut Hayırlıoğlu
mahmut@medyalink.com.tr

YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
Ahmet Said Özen
ahmet@medyalink.com.tr

HABER MÜDÜRÜ (SORUMLU)
Yasemin Neslihan Kirpikli Yüksel
neslihan@medyalink.com.tr

GÖRSEL YÖNETMEN
Rıfat Kurt

YAZI İŞLERİ
Hazal Hayırlıoğlu, Suat Çalış

KATKIDA BULUNANLAR
Fatih Yurdatapan, Yasin İnce, Tolgahan Karakaya, Berent Yaşar Göksu, Alperen Gökmen

REKLAM

Elif Eren Övdür
elif@medyalink.com.tr

Reklam Direktörü **Sinem Doğru**
sinem@medyalink.com.tr

Reklam Direktörü **Sibel Elhan**
sibele@medyalink.com.tr

Reklam Direktörü **Mehmet Okur**
mehmet@medyalink.com.tr

Rezervasyon
Filiz Mutlu
filiz@medyalink.com.tr

Tel: +90 216 325 39 19
Faks: +90 216 325 37 47

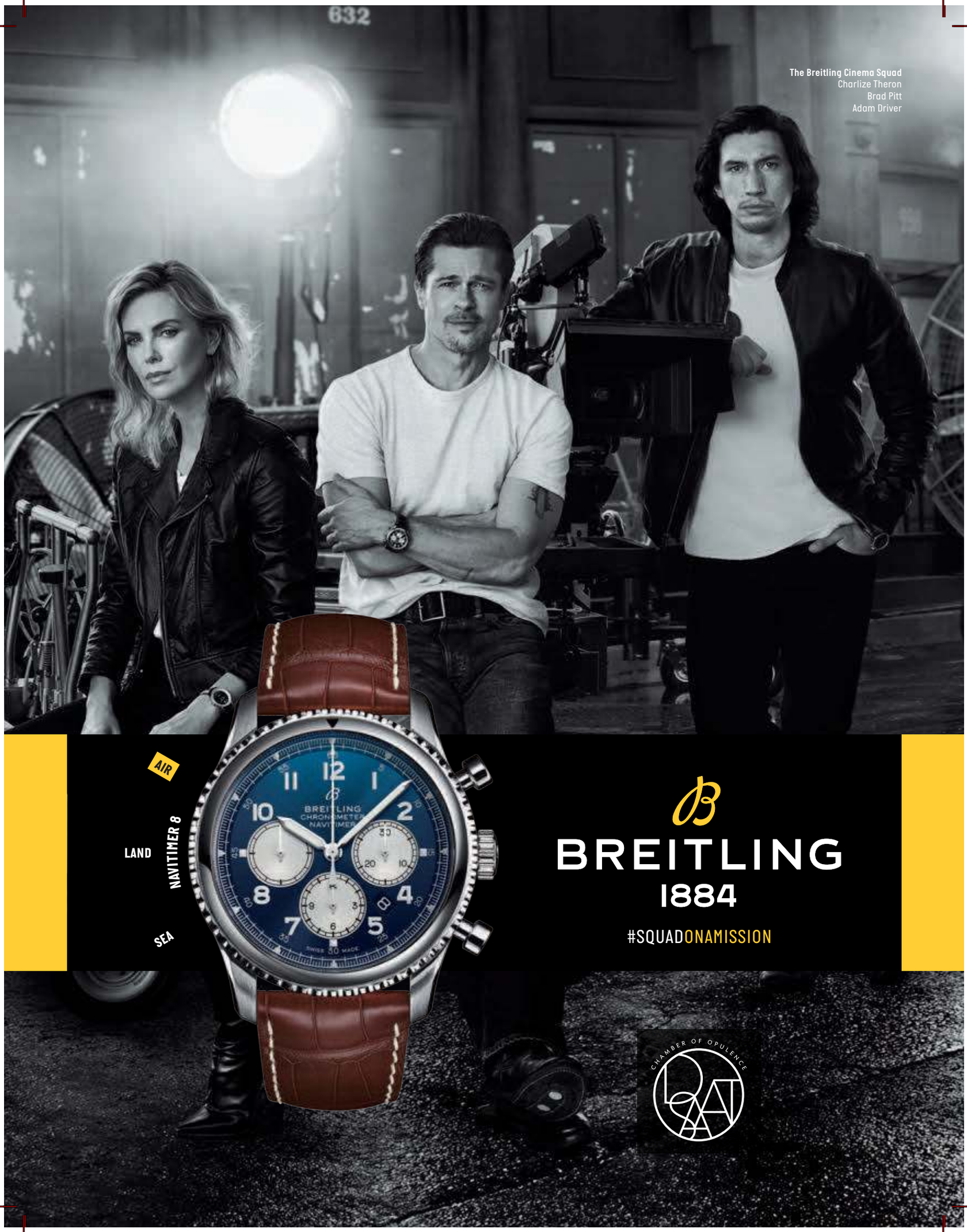
Basıldığı Yer: **Yeni Devir Gazetecilik ve Matbaacılık A.Ş.**
100. Yıl Mah. 4. Cad. 109 Bağcılar, İstanbul
T: 212 429 01 20
yenidevirbasim@gmail.com

Baskı Tarihi: 29 Kasım 2018
Yayın Türü: Yerel, süreli, aylık
Dili: Türkçe
Konusu: Otomobil
Dağıtım: Turkuvaz Dağıtım A.Ş.

BAUER

DÜNYADA CAR
İngiltere, Brezilya, Çin, Güney Afrika, Hindistan, İtalya, İspanya, Ortadoğu, Romanya, Rusya, Tayland, Ukrayna, Yeni Zelanda, Yunanistan

CAR, Bauer'in lisanslı yayınıdır. Türkiye'deki tüm yayın hakları MH Medya Reklamcılık Ltd. Şti.'ye aittir. Dergide yayımlanan yazı ve fotoğrafların tüm hakları CAR Türkiye'ye, yayımlanan ilanların sorumluluğu ise ilan sahiplerine aittir. İzin alınmaksızın tümüyle ya da kısmen kullanılamaz. CAR Türkiye, basın meslek ilkelerine uymayı taahhüt eder.


632
The Breitling Cinema Squad
Charlize Theron
Brad Pitt
Adam Driver
AIR
LAND
NAVITIMER 8
SEA
BREITLING
CHRONOMETER
NAVITIMER
BREITLING
1884
#SQUADONAMISSION
CHAMBER OF OPULENCE

SEKTÖREL.

Otomobiller, insanlar, hava girişleri, motorsporları ve analiz: CAR'a göre bu ay.

Marchionne sonrası dönem için Ferrari'nin fanları ve yatırımcıları yanıtlar istiyordu. Şimdi bunlara sahipler. Ferrari'nin en vahşi yol otomobili de geliyor.

BİRKAÇ MODELİN İLKİ
Geçmişteki ikon modeller, yeni platformlar üzerinde küçük adetlerle sunuluyor (500 adede kadar). Büyük paralı üretimler, Icona modeli ve Ferrari'nin kilit diğer modelleri. Monza satın alan müşteriler için özel olarak kask ve tulum da sunulacak. Bunun için Loro Piana ve Berluti ile işbirliği yapılıyor...

ÖZEL KOMPOZİTLER
Monza modelleri 812 Superfast'ın platformunu (ve V12 motorunu) kullanacak. Üst gövdede karbonfiber kullanımı, tasarım ekibine eşsiz barchetta şekli için daha fazla özgürlük sunuyor.

Purosangue modeli, kârlılık ve Ferrari'nin en güçlü V12'si

GÜVEN, BAŞARIYI getirir. Ama bu ay Maranello istediği gibi işler yapamadı. Formula 1 takımı, gridin en hızlısı olsa da bunu yönetemedi ve başkan Sergio Marchionne'nin ani ölümü işleri iyice karıştırdı. Ferrari ve FCA hissedarları, Marchionne'nin ölümü sonrası sendelediler. Yeni CEP Louis Camilleri'den gelen riskler konusundaki demeçler de buna yardımcı olmadı.

Yatırımcıların güvenini artırmak için Camilleri, Ferrari'nin yaptığı özel bir toplantıyla ana hedeflerini açıkladı. Yeni SP1 ve SP2 Monza barchetta'lar beklenirken, Maranello'nun yeni Icona programı açıklandı.

Camilleri, şirketin kazanç esnekliğine dikkat çekerek, istikrarlı nakit akışını vurguladı. Ayrıca ortalama araç fiyatlarındaki artış planını anlattı. Sonrasında ise daha fazla iyi haber geldi. 2022'ye kadar 15 yeni model üretilecek.

Ayrıca daha sağlıklı karlılık sağlanacak (2017'de yüzde 22.7'den 2022'de yüzde 25). Ayrıca 1.5 milyar euroluk hisse geri alım planı var.

Marchionne, 2020'de Ferrari'nin ilk SUV modelinin sözünü vermişti. Camillieri'nin SUV planını 18 ay öteledi. Devrimci SUV'un ismi Purosangue (safkan) olacak. 2021'in sonunda üretime geçecek; 2022'de ise üretim tam gaz gerçekleşecek.

Birçoğu Purosangue'nin gelişini beklerken, yatırımcılar ise, Porsche'nin Macan ve Cayenne tarafından ateşlenen tutkuyu daha fazla bekleyemiyorlar. Peki ama neden ertelendi? Camilleri, bunun için "Tutkularını karşılayacak derecede sıra dışı bir otomobil olması için nefes alma zamanı" diyor. Kendisi aynı zamanda Enzo Ferrari'nin, en iyi Ferrari her zaman bir sonrakidir felsefesini tekrarlıyor. Bir SUV olacaksa, çok başarılı olmalı...

Camilleri'nin devam eden sözleri şöyle: "Ferrari ile SUV isimlerini aynı cümlede duymayı sevmiyorum. Bizim markamıza uyan bir şey değil. Araç farklı olmalı ve beklentileri yeniden tanımlamalı. Konsept konusunda tartışmalar oldu ama arkasındaki gücü biliyorum ve bunu beğendim."

Enzo'nun SUV mu, yoksa V1 barchetta'yı mı tercih edeceğini merak ediyor musunuz? Hımm...

Teknoloji yöneticisi Michael Hugo Leiters ekibinin araç için yeni bir süspansiyon üzerinde çalıştığını ifade ediyor. Bu, konfor ve sportifliği aynı anda sunacak. Purosangue, Ferrari'nin önden motorlu, dört koltuklu platformu üzerine yapılacak. Bunun yanında hibrit uyumu için ortadan/arkadan motorlu platform geliştirilmeye devam edecek.

2022'de Ferrari'nin üretiminin yüzde 60'ı hibrit olacak. Leiters, hibritleri turbo için sıfır gecikme sağlayan bir teknoloji olarak tanımlıyor.

Yeni patron Camilleri kusursuz Ferrari SUV Purosangue için biraz daha zaman istedi

Bu da, tepkiler konusunda ünlü olan Ferrari'nin kilit teknolojilerinden biri olacak. Leiters aynı zamanda yeni bir amiral gemisi süper otomobille de meşgul. Bunu 488'in yenisi olarak tanımlayabilirsiniz. LaFerrari'nin performans üstünlüğünü taşıyacak. GT ürün gamı da genişleyecek. Ferrari giriş seviyesi California/Portofino'nun başarısını tekrarlamanın izinde. Son olarak V6 motorda da teknik gelişimler yapılacak. Yine de Camilleri, Dino'nun yeniden doğması konusunu kapatıyor.

Yeni bir ürün ailesi gelecek. Icona, SP1 ve SP2 Monza'ların yanında, sınırlı üretimler de yapılacak. Bu sayede üretime çok fazla adet eklenmeden veya markanın değerine zarar vermeden karlılık artırılabilecek. Onlar Ferrari'nin kataloglarında özel bir yer edinecek. Camilleri'nin Ferrari DNA'sının harika manifestosu olarak tanımladığı Icona ve Monza'lar büyük bir merakla bekleniyor. 812 Superfast (arka tekerlekten yönlendirmeli) temelindeki SP1 ve SP1 atmosferik V12 motorlarla 810 HP güç üretecek. 100 km/s hızlanması 2.9 saniye ve 200 km/s hızlanması 7.9 saniye olacak.

Tavanın ve camın olmayışıyla (Ferrari, Renault Sport Spider tarzı sanal bir cam düşünüyor), Monza'nın çekiciliği artırılacak. Ürün pazarlama şefi Nicola Boari aracı şöyle tanımlıyor: "Kurucunun tutkusunu yansıtıyor. En saf ve dokunulmamış sürüş deneyimi. Aslfalt ve sizin aranıza çok az şey giriyor." Üst gövde F1 tarzı kompozitlere sahip olacak; kevlar ve karbonfiber kullanımı, ağırlığı azaltacak. Tasarım direktörü Flavio Manzoni ve ekibi, özgürlüklerini kullanarak, "Geçmişte sınırlaması olmayan mimarinin modern yaklaşımla buluşması" yorumunu yapıyor. Kısacası bu, nostaljik bir yaklaşım değil.

1950'lerin 750 Monza yarış aracından ilham alan model, günümüz Ferrari formunu da kullanıyor. Retro ile moderni harmanlıyor. Manzoni'nin sürekli olarak ilerleme ve Camilleri'nin geçmişten ilham alma düşünceleri arasındaki tansiyonu hissedebiliyorsunuz. Ama ne olursa olsun, ortaya güzel modeller çıkacağından şüphemiz yok.

CHRONOGRAPH
HEUER
Gulf
#DontCrackUnderPressure
TAG HEUER
TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860
MONACO GULF SPECIAL EDITION
CALIBRE 11 AUTOMATIC CHRONOGRAPH
Steve McQueen's legacy is timeless. More than an actor, more than a pilot, he became a legend. Like TAG Heuer, he defined himself beyond standards and never cracked under pressure.
CHAMBER OF OPULENCE
MONACO
HEUER
Gulf
AUTOMATIC
8

Aston Martin'in SUV yorumu

İngiliz lüks spor otomobil üreticisi Aston Martin, tarihinde ilk kez ürettiği SUV modeli DBX'in prototipinin kamuflajlı fotoğraflarını kamuoyu ile paylaştı.

OTOMOTİV DÜNYASINDA son yıllarda yerini sağlamlaştıran 'SUV' segmentine, Aston Martin'de sessiz kalmadı. İngiliz dev, 'En Teknolojik SUV' olarak tanıtımını yaptığı DBX modelinin prototipinin kamuflajlı fotoğraflarını kamuoyu ile paylaştı. 2019'un son çeyreğinde piyasada olması beklenen DBX, Aston Martin Lagonda Başkanı ve Grup İcra Kurulu Başkanı Andy Palmer yeni DBX ile ilgili yaptığı açıklamada "Hareket edebilen bir DBX prototipi görmek, ilk SUV modelimizin hikayesinde çok önemli bir bölüm. Bu otomobil bizim St. Athan fabrikasında hayata geçireceğimiz ilk modelimiz olacak ve firmamızın köklü geçmiş hikayesine kalın harflerle yazılacak bir anı olacak" açıklamasını yaptı.

Yeni DBX, dünyanın en zorlu etaplarına sahip Welsh Rally sahnesinde testlerden geçiyor. Bu, DBX'in hem arazi hem de asfalt deneyimlerini en iyi şekilde yansıtması adına önemli bir süreç. Bunun yanında asfalt performansı da Nürburgring'de test ediliyor. DBX, Aston Martin ruhunu tam anlamıyla yansıtıyor. 'Zarif, dinamik ve sportif' yapısının yanında SUV segmentine ihtişamı da getiriyor. Teknoloji konusunda da iddialı olan DBX, off-road özellikleriyle de dikkatleri üzerine çekiyor. Aston Martin Baş Mühendisi Matt Becker DBX ile yaptığı açıklamada "Bir mühendis olarak, DBX'i geliştirmek gerçekten heyecan verici. DBX, çok farklı bir Aston Martin olacak. Her koşulda testleri gerçekleşecek. Böylece kanaat rozetine layık bir sürüş deneyimi sunacağız" dedi.

Continental'den kış lastiklerinde 4 al 3 öde kampanyası

Dünyanın en büyük uluslararası lastik ve orijinal ekipman tedarikçilerinden Continental, kış sezonuna özel "4 Al 3 Öde" kampanyası düzenliyor.

Continental, havaların soğumaya başlamasıyla araçlarını kışa hazırlayan ve lastiklerini değiştirmek isteyen kullanıcılarına özel "4 Al 3 Öde" kampanyasına* imza atıyor. 16 Kasım- 31 Aralık tarihleri arasında geçerli olan kampanya ile Continental marka 4 adet binek, 4x4 veya hafif ticari lastik alacak olan herkesi 4 al 3 öde fırsatı bekliyor. Üstelik Yapı Kredi Worldcard ile peşin fiyatına 7 taksit imkânı da sağlanıyor. Ayrıntılı bilgi için www.continental-lastikleri.com.tr. adresini ziyaret edebilirsiniz.

Mevsimine uygun lastik kullanımının hem bireysel hem toplu trafik güvenliğinin sağlanması için önemini vurgulayan Continental, kullanıcılarına konusunda uzman ve donanımlı Continental yetkili satıcılarında uygun koşullarda ve güvenli Lastik Saklama Hizmeti de sunuyor. Bu hizmetle lastiklerinin durumuyla ilgili bilgilendirilen kullanıcılar, üst seviyede montaj hizmeti de alabiliyor.

Egea ailesi ışıldadı

Fiat'ın güncel teknoloji donanımları ve krom tasarım detayları ile ön plana çıkan Mirror Serisi tanıtıldı. Yollarla buluştuğu 2015 yılından bu yana 117 bin adetten fazla satan Fiat Egea Ailesi, teknolojik seri Mirror ile tekrar dikkatleri üzerine çekiyor. Fiat Egea Ailesi'nde hurda teşviki dahil 77 bin 900 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunulan Mirror donanım seviyesi, 500 model ailesinin üyelerinde de önümüzdeki yılın ilk çeyreğinde satışa sunulacak.

Peugeot SUV Ailesi, teknolojisi, tasarımı, sınır tanımayan sürüş keyfi ile Peugeot Yetkili Satıcıları'nda. Gelin, bu ayrıcalıklı aileyi test edin, üstün özelliklerini keşfedin.

Peugeot SUV 2008 1.2 L PureTech 110 hp S&S EAT6 karma yakıt tüketimi 4.8 L/100km, ortalama CO_2 emisyon değeri 110 g/km'dir. Peugeot SUV 3008 1.6 BlueHDi 120 S&S EAT6 karma yakıt tüketimi 4.2 L/100km, ortalama CO_2 emisyon değeri 108g/km'dir. Peugeot SUV 5008 1.6 BlueHDi 120 hp EAT6 şehir dışı karma yakıt tüketimi 4.0 L/ 4.2*/ 100km, ortalama CO_2 emisyon değeri 112g/ 118g*/km'dir. *18" Jantlar, Grip Control ve M+S (Çamur ve Kar) tipi lastiklerle. İlanda kullanılan görseller, Türkiye ürün gamı ile farklılık gösterebilir.

PEUGEOT TAVSİYE EDER: TOTAL PEUGEOT MÜŞTERİ İLİŞKİLERİ (0216) 579 94 44 instagram.com/peugeotturkiye twitter.com/PeugeotTurkiye facebook.com/peugeotturkiye

SAATLER

Zamanın ustası

1860 yılında ve sadece 20 yaşında iken genç girişimci Edouard Heuer tarafından kurulan Tag Heuer, ilk günden itibaren yenilikleriyle devrimler yaratan İsviçreli saat markalarından biri olmuştur. 1887'de pinyon çarkı gibi önemli teknik bir devrim, 1963'te estetik bir efsane olan Carrera modeli ve Juan Manuel Fangio gibi eşsiz bir isim ile iş birliği yapmak markanın günümüze kadar gelen kilometre taşlarından sadece bir kaçıdır. Yaptığı devrimlerin dışında, markayı diğer rakiplerinden ayıran farkı ise saatlerinin ve kronograflarının sağlamlığı ve her ortama uyum sağlayabilmeleri olmuştur. Merkezi İsviçre'nin La Chaux-de-Fonds bölgesinde bulunan markanın CEO'su, aynı zamanda saatçilik dünyasının dinamik ismi Jean Claude Biver'dir.

Senna'ya övgü

Tag Heuer, marka elçisi olan Ayrton Senna onuruna tasarladığı iki yeni Carrera Calibre HEUER02 Chronograph Automatic ve Limited Edition TAG Heuer Carrera Heuer 02 Tourbillon Chronograph Chronometer modelini tanıttı. İkonik TAG Heuer Carrera Chronograph, ünlü Senna sembolünün kadranına, ismi ve yine sembolünün kasa arkasına ve bezeline yerleştirilmesiyle tamamlandı. Tourbillon mekanizmaya sahip olan model 175 limitli olarak üretildi.
Ayrton Senna'nın eşsiz yeteneği ve iddialı oluşu, onun Formula 1'de gelmiş geçmiş herhangi bir sürücüden daha fazla iz bırakmasını sağladı. Üç dünya şampiyonluğu (1988,1990 ve 1991), 65 kutup pozisyonu ve 41 Grand Prix zaferi "Sihirli Senna" lakabının arkasında yatan hikayeyi oluşturuyor. Senna dünyanın en iyi sürücüleri arasında kabul ediliyor.

Karbon Etkisi

Bu ultra hafif, dayanıklı ve modern özel seri ünlü TAG Heuer Monaco Bamford'dan esinlenildi.
Ünlü Aquaracer ailesinin en modern örneklerinden biri olan Carbon modeller, markanın dalış saatleri arasında yerini aldı. Karbon kasa ile üretilen Aquaracer Carbon, oldukça model bir görünüme sahip. Konfor, dayanıklılık ve sportifliği kentsel bir görünüm ile birleştiriyor.
Aquaracer Carbon serisi, pembe altın, mavi ve sarı ile kombinlendi. 41mm siyah PVD kaplama titanyum kasaya ve karbon bezele sahip. Yüksek sıcaklıklarda presleme yöntemi yapılarak uygulanan teknik sayesinde, her bir parça gri ve siyah mermer deseni sayesinde benzersizdir. Bu görünüm sayesinde okyanusların derinliklerini çağrıştırıyorlar.

Mükemmeliyet damgası

TAG Heuer Carrera Chronograph Tourbillon Chronometre çağdaş bir tasarıma sahip olan ve geleneksel saatçiliğin en ünlü iki komplikasyonu olan tourbillon ve kronografın oldukça modern bir versiyonunu ortaya çıkardı. Heuer Carrera'nın ilk tasarlandığından bu yana geçen 55 yılı kutlamak için 155 parçalık sınırlı sayıda yeni bir seri yaratıldı.

İlk kez bir Tag Heuer kronografı, prestijli "Tête de Vipère" 'Mükemmeliyet Damgası'nı' taşımak için Besançon Observatory tarafından ödüllendirildi. 2006'dan bu yana, sadece 500 saat bu son derece özel sertifikayı alabildi. "Tête de Vipère" damgası ilk kez 1897 yılında Besançon Observatory tarafından bir kronometreye uygulandı. Bu yüksek kaliteli metrolojik garanti, bir saatin rakipsiz hassasiyetinin ve mükemmelliğinin bir göstergesidir. Sertifika 1970'lerde terk edildikten sonra 2006'da yeniden lanse edildi. Bu mükemmellik belgesini elde etmek için, her bir saat, üç farklı sıcaklıkta beş farklı pozisyonda 16 günlük test içeren bir protokole tabi tutuluyor. Uluslararası Ağırlıklar ve Ölçütler Bürosu adına faaliyet gösteren Besançon Observatory, kronometreleri denetleyebilen tek bağımsız kamu kuruluşudur. Damga aslında saati sadece hareket olarak değil, bir bütün olarak tasdik ediyor.

İkonik ve modern

Tag Heuer ve Bamford Saat Departmanı, ikonik Monaco'nun çağdaş bir klasik haline gelen yepyeni yorumunu saat severlere sundu. Resmi olarak ilk kez ortak çalışma yapılarak tasarlanmış model olma özelliğini taşıyor.

Daha önce hiç bu kadar cesur bir tasarıma sahip olmayan Monaco, bu yorum ile yepyeni, ayrıcalıklı ve eşsiz. TAG Heuer koleksiyonundaki en ikonik aile, Bamford Saat Departmanı ile yapılan işbirliği sayesinde tamamen yeniden tasarlandı. İsviçreli saat markası tarafından tanıtılan yeni model; karbon kasası sayesinde ultra hafif ve dayanıklı olan tasarım, Bamford'un imzası niteliğini taşıyan Super Luminova® ile belirginleştirilmiş su mavisi kronograf göstergelerine ve ibrelere sahip. Kullanılan bu mükemmel mavi tonu departmanı'nın favori rengi olarak biliniyor. Bu göz alıcı tasarım siyah timsah derisi kayış ile tamamlanıyor.

Continental
The Future in Motion

4 AL 3 ÖDE

BU KIŞ ZORLU YOLLARDAN BİRİNCİLİKLE ÇIKIN.

Bağımsız testleri birincilik* ile geçen
Continental kış lastikleri
şimdi **4 al 3 öde** avantajıyla.

sport auto
Testurteil | Ausgabe 11/2017
Sehr Empfehlenswert
TESTSIEGER
Continental WinterContact TS 850 P | 225 / 40 R 18 V

auto motor sport
Testurteil | Ausgabe 21/2018
TESTSIEGER
Sehr empfehlenswert
CONTINENTAL WinterContact TS 860 205/55 R 16 H

ADAC Motorwelt 10/2018
16 Winterreifen im Test
CONTINENTAL WinterContact TS 860
Dimension 205/55 R 16 91 H
Referenzlastd C/B/72
gut (2,2)
ADAC
Test

GERMAN TECHNOLOGY

www.continental-lastikleri.com.tr

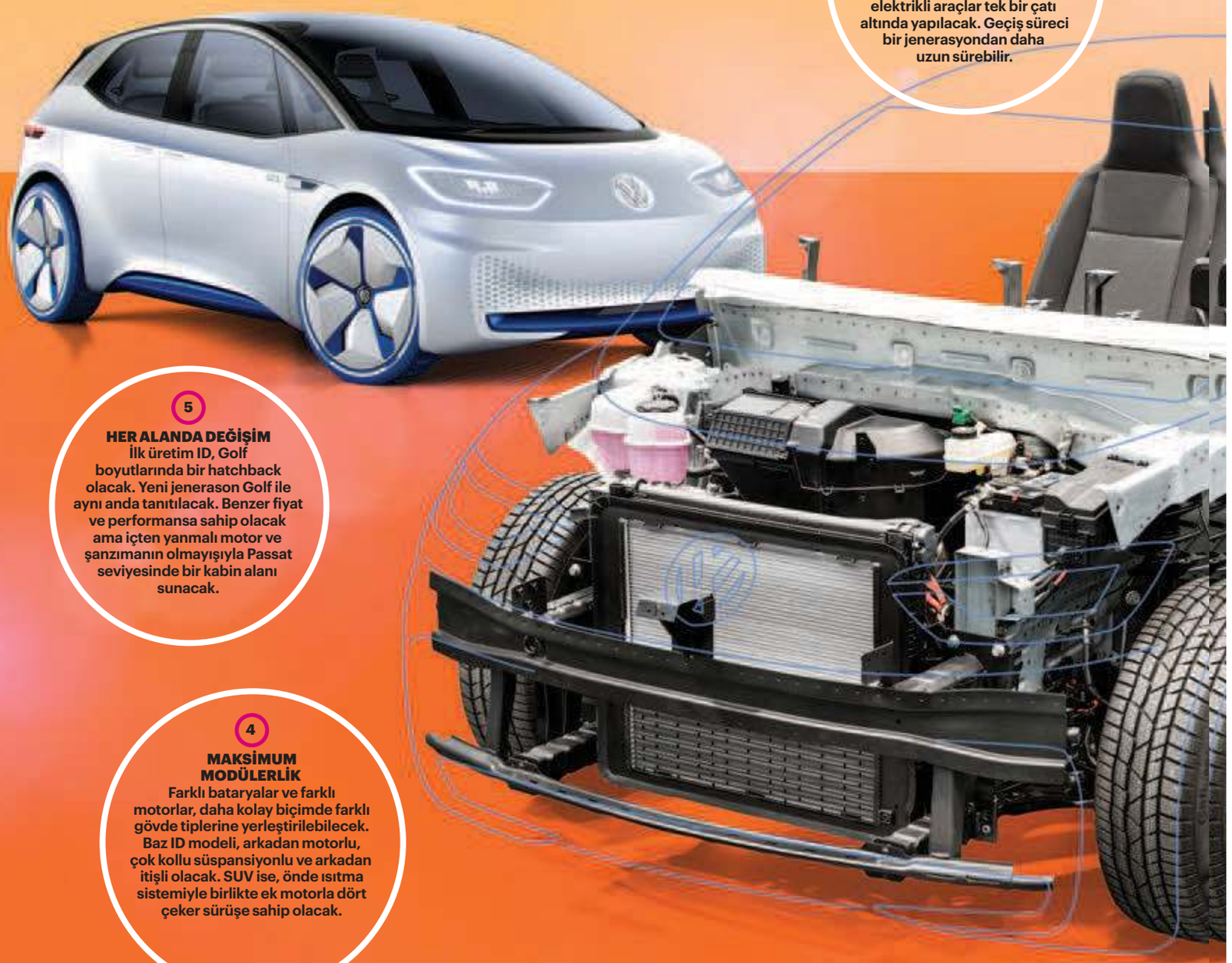
*WinterContact TS860, 2017 ve 2018'de bağımsız test kuruluşları ve dünyaca ünlü otomobil dergileri tarafından yapılan 14 farklı testte birinci olmuştur. Ayrıntılı bilgi için www.continental-tires.com
Kampanya 16 Kasım-31 Aralık tarihleri arasında, kampanyaya katılan Continental Yetkili Satıcıları'ndan yapılacak Continental marka binek, 4x4 veya hafif ticari lastik alımlarında geçerlidir. Kampanya stoklarla sınırlı olup internet satışlarını kapsamamaktadır. Ayrıntılı bilgi için www.continental-lastikleri.com.tr

Yapı Kredi World'e özel **7 taksit!**
Detaylı bilgi: **worldcard.com.tr**

YapıKredi WORLD
Türkiye'nin en bonkör kartı

TEKNOLOJİ.

Dünyamıza aktarılan yenilikler



1

DEĞİŞİM BAŞLADI
İlk jenerasyon ID, yeni MEB platformu üzerinde yapılıyor. Sekizinci jenerasyon Golf ile MQB platformuyla birlikte üretilecek. Benzinli, dizel ve elektrikli araçlar tek bir çatı altında yapılacak. Geçiş süreci bir jenerasyondan daha uzun sürebilir.

5

HER ALANDA DEĞİŞİM
İlk üretim ID, Golf boyutlarında bir hatchback olacak. Yeni jenerason Golf ile aynı anda tanıtılacak. Benzer fiyat ve performansa sahip olacak ama içten yanmalı motor ve şanzımanın olmayışıyla Passat seviyesinde bir kabin alanı sunacak.

4

MAKSİMUM MODÜLERLİK
Farklı bataryalar ve farklı motorlar, daha kolay biçimde farklı gövde tiplerine yerleştirilebilecek. Baz ID modeli, arkadan motorlu, çok kollu süspansiyonlu ve arkadan itişli olacak. SUV ise, önde ısıtma sistemiyle birlikte ek motorla dört çeker sürüşe sahip olacak.

Şarja takmak için geri sayım başladı: Sadece 1 yıl kaldı

Tamamen elektrikli ID ürün gamını, 2019 sonunda ortaya çıkaracak olan VW, 10 milyon aracın alt yapısında bulunacak donanımı açıkladı.

2

BÜYÜK BİLİNMEYEN
VW, şu anda lityum iyon bataryaları öğreniyor. Sadece geliştirmeyecek aynı zamanda üretecek. Her biri soğutma ve yönetim sistemleri dahil 2500 parçadan oluşuyor. Avrupa'daki araçlar için Braunschweig'de yılda 500 bin batarya üretilecek.

3

DERİSİNİN ALTINDA BOLCA METAL VAR
Çelik MEB platformu, ilk VW ID elektrikli aracın alt yapısını oluşturacak. Daha uzun aks aralığı ve daha kısa ön-arka çıkıntıları olacak. Konvansiyonel motorun ve aktarmanın olmayışıyla içerisi çok geniş bir yaşam alanına kavuşacak.

ELEKTRİKLİ ID MARKASI, VW'nın 1945'te Beetle ve 1974'te ilk Golf ile bağlantılı. Farklı yollardan şirketi değiştirdiler. Acaba ID, dizel skandalının ardından bir kez daha şirketin kaderini değiştirebilecek mi? Bu araç tasarımlarında ve üretiminde bir devrim. Gerçek olmak üzere çünkü VW, Golf dizel fiyatı ilk üretim ID modelini 2020'de satışa sunacak.

VW benzin veya dizel motorları henüz ürün gamından çıkarmasa da, elektrikli yatırımı çok fazla. Şu anda bundan geri dönüş yok. Tek soru ise elektrikli ve içten yanmalı motor üretimi birlikte ne kadar uzun sürecek. 5.3 milyar sterlinlik programda, 1.1 milyarlık Braunschweig, Salzgitter ve Kassel fabrikaları da var. Sonrasında bunu 1 milyarlık Zwickau izleyecek. Bu üretim kapasitesi gerekli çünkü VW 2020'de 100 bin ID modeli yapmayı; 2025'te ise bunu 10 katına çıkarmayı düşünüyor.

MEB platformu, 2022'de 27 VW Grubu aracında kullanılacak

Kilit program içerisinde 2022'de Audi, Skoda, Seat ve VW'den 27 elektrikli model gelecek. Bunlar modüler elektrikli matriks veya MEB platformunu kullanacak. E-mobilite ürün hattı sorumlusu Christian Senger, CAR dergisine "Dünyanın sadece elektrikli için yapılmış ilk platformu" dedi.

ID marka lansmanında bu aracın Golf boyutlarında olacağı ama kabin alanının Passat kadar olacağı belirtilmişti. Bu da elektrikli motorun getirdiği büyün avantaj olacak. MEB'nin elektronik proje yönetim ekibinden Andreas Köhler, "Her bir ID modeli, A segmentinden sedana,SUV ve yedi koltuklu araca kadar sınıfı temsil edecek. Hepsinin kabini bir üst sınıfa ait olacak" diyor.

Tüm VW Grubu'nun 10 milyon araç satmasıyla birlikte ortak parça kullanımı ve maliyet azaltmaya odaklanmada da büyük bir fark yaratılacak. Tamamen çelik platform kullanımı buna katkı sağlayacak.

6

ID İLE YAŞAMAK
VW üç noktalı şarj stratejisine sahip. Her Avrupalı bayi en az üç şarj istasyonu yapacak (7.2, 11 ve 125 kW). Müşterileri kendilerine 11 kW şarj istasyonu alabilecekler. VW, 2020'de Avrupa'da 400 istasyon açacak Ionity projesinin bir parçası.

Bu, hafif alüminyum alternatifinden çok daha ucuz. En büyük maliyet mücadelesi, daha az bilindik bir alan olan batarya maliyetleri olacak. VW içten yanmalı motordan elektrik motoruna geçiş yaparken, bataryanın güvenilir olmasına, hammaddenin maliyet açısından efektif olmasına bakarken, teknik olarak geliştirilmeye açık olmasına da bakmak zorunda.

Senger anlatmaya devam ediyor: "Bugün elektrikli aracın maliyetinin yüzde 40'ı batarya. Elektrik motorların ve güç elektroniklerinin maliyetlerini ise, 2025'e kadar yarıya düşürmeliyiz. Bataryanın maliyetlerini düşürürken, aynı zamanda mimariyi basitleştirip doğru yöne yol almalıyız."

MEB gibi batarya paketi de modüler. Yeni WLTP yönetmeliklerine göre, giriş seviyesi batarya 320 km menzil sunacak. Sonraki adım ise 435 km'ye çıkarmak. Üçüncü kademe henüz açıklanmadı ama 550 km gibi bir kapasite bekleniyor. İlk olarak 2020'deki giriş seviyesi hatchback orta boyutlu batarya kullanacak ve bunun 48kW/h olması bekleniyor. En güçlü olanı ise SUV ile tanıtılacak.

VW markasında pil hücre teknolojisi geliştirme sorumlusu Dr Armin Modlinger'e göre lityum iyon bataryalar, hala geliştiriliyor. Kendisi Salzgitter'deki tesiste yer alıyor. VW, prizmatik hem de kese hücrelerini kullanıyor. Böylece en verimli yerleşim için çözüm arıyor. Modlinger, "Katota daha fazla nikel ve anota daha fazla silikon ekleyerek enerji yoğunluğunu artırıyoruz ve menzili yükseltiyoruz."

Kritik biçimde ID ürün gamı global olarak satılacak; buna yerel olarak üretim yapan ABD ve Çin de dahil. Modlinger'e göre daha güvenli ve daha yoğun katı hal bataryalar, 2020'den önce çıkmayacak.

ID sadece elektrikle ilgili değil. İlk üretim versiyonu ID tanıtıldığında, 4G ile buluta sürekli bağlı ilk VW olacak. Bunu daha sonra 5G bağlantısı izleyecek. VW, E3 adı altında yeni bir elektronik mimari geliştiriyor. Yeni vw.OS işletim sistemi, aracın yazılımının uzaktan güncellenmesine imkan tanıyor. Bununla birlikte araçtaki çeşitli fonksiyonlar da kontrol edilebilecek. Bilgi-eğlence ekranındaki üçüncü parti uygulamalara ve otonom sürüş sağlayıcısına ise sadece VW'nin dijital platformuyla erişilebilecek.

ID sadece bir elektrikli araç değil. Aynı zamanda VW'nin önce 4G, sonra 5G ile sürekli olarak buluta bağlı ilk aracı olacak

VW, Daimler, BMW ve Ford ile birlikte Ionity ortağı. Bu birliktelik 2020'de 400 şarj istasyonu açmayı planlıyor. Teknolojinin gelişimiyle 350 kW ve 920 voltta şarj mümkün olacak.

Senger, batarya geri dönüşümü ve ölü lityum iyon batarya dağı konusundaki endişelere de değiniyor. VW, hem üniversitelerle hem de endüstrinin gelişmiş geri dönüşüm şirketleriyle çalışıyor. Böylece batarya kimyasallarının yüzde 97'si dönüştürülebiliyor. Ancak bunlar 2025'ten önce yollarda karlı araçların dolaşmasının önüne geçebilir.

Senger anlatmaya devam ediyor: "İşe yaramayan bir hücreyi, farklı batarya ile değiştirip sabit bir saklama alanı için kullanabiliriz. Bunun için çok büyük bir pazar var. Elon Musk ve Tesla'ya değinen Senger, "Tesla insanların elektrikli araç sevebileceğini kanıtladı. Bunun sadece CO_2 ile ilgisi yok. Model 3 tam zamanında geldi."

Konseptler olası bir MEB ailesini temsil ediyor: Soldan sağa ID, ID Crozz, ID Vizzion ve ID Buzz

Seni en güçlü yansıtan o.

Sana yakışan, seninle yaşayan,
seni ileri, standartlarını yukarı taşıyan
Yeni Ford Focus.

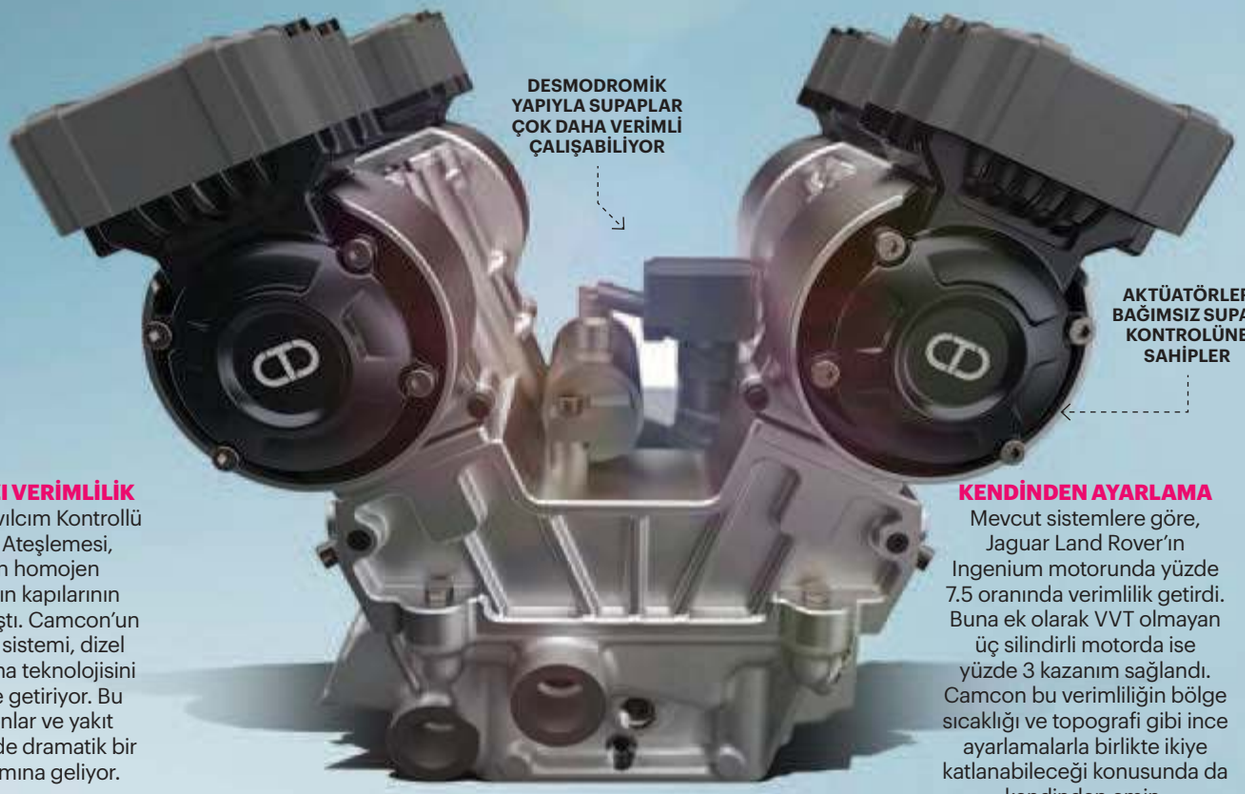
Koç

Go Further Ford

Ford Focus Titanium 4 Kapı 1.5L 120 PS otomatik şanzımanlı dizel motor tipinde CO_2 salımı 113 g/km, yakıt tüketimleri L/100 km: Şehir içi 4,9, şehir dışı 4,0, ortalama 4,3'tür. Detaylı bilgi için ***ford.com.tr/yeni-focus***

Ford_dergi_22.2x28.5.indd 1 22/11/18 02:30

MUCİZENİN MEKANİKLERİ
Sistem temel olarak, konvansiyonel supap aktifleştirme sisteminin yerini alıyor. Kam mil, krank tarafından kayış veya zincir yoluyla tahrik ediliyor. Tamamen bağımsız bir supap kontrolü var. Bu da dört kademeli aktifleştirmeyi mümkün hale getiriyor. Burada silindir elemanlarının konvansiyonel silindir kapaklarının yerini aldığını görebilirsiniz.



DİZEL TARZI VERİMLİLİK
Mazda'nın Kıvılcım Kontrollü Sıkıştırma Ateşlemesi, tamamen homojen sıkıştırmanın kapılarının yarısını açmıştı. Camcon'un akıllı supap sistemi, dizel tarzı sıkıştırma teknolojisini benzinlilere getiriyor. Bu da emisyonlar ve yakıt tüketimlerinde dramatik bir düşüş anlamına geliyor.

KENDİNDEN AYARLAMA
Mevcut sistemlere göre, Jaguar Land Rover'ın Ingenium motorunda yüzde 7.5 oranında verimlilik getirdi. Buna ek olarak VVT olmayan üç silindirli motorda ise yüzde 3 kazanım sağlandı. Camcon bu verimliliğin bölge sıcaklığı ve topografi gibi ince ayarlamalarla birlikte ikiye katlanabileceği konusunda da kendinden emin.

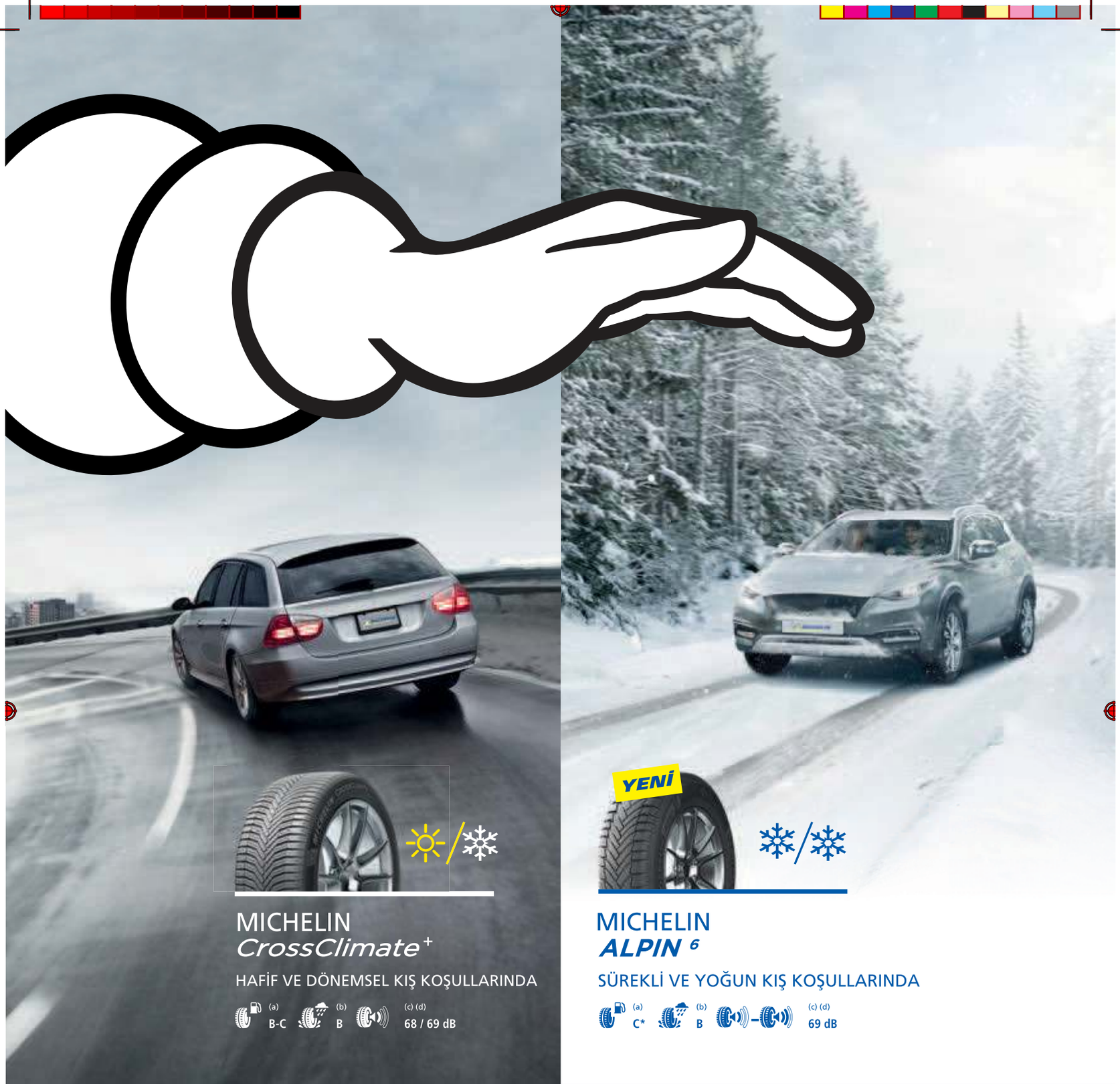
Kusursuz motorla tanışın

Supap kontrolü temel olarak konvansiyonel motorda bazı şeyleri sınırlar. Ama sonsuz değişken supapların gelişiyle tüm bunlar değişiyor.

HERHANGİ BİR DEZAVANTAJ getirmeyen bir supap kontrol sistemi olduğunu hayal edin; sözünü ettiğimiz şey, krankla tahrik edilmiyor ve oyunu sıradan kurallarla oynamıyor. Bu tüm supapların bağımsız zamanlamaya sahip olmasını sağlıyor. Birbirinden bağımsız çalışarak hem gücü hem de verimliliği artırıyor. Aynı zamanda silindir kapama teknolojisine de sahip ve turbo'nun wastegate supabını da eleyerek dört ve iki strok çevrimi arasında değişim yapabiliyor. Hatta çok verimli 12 strokta bile çalışabiliyor.

Camcon firması, akıllı supap aktifleştirmesi üzerinde çalışıyor ve şimdiden büyük üreticilerin dikkatini çekti. Muhtemelen beş yıl içerisinde seri üretim araçlarda yer alacak. Prototipler yüzde 7.5 oranına kadar yakıt tüketiminde iyileştirme sağladı.

Sistemde, dört kademeli döner aktüatör her konvansiyonel valfi ayrı bir kam miliyle tahrik ediyor. Desmodromik bağlantılar, kam ve supapları bağlıyor. Böylece tüm supap zamanlaması bağımsız ve sonsuz yapılabiliyor. Böylece silindir kapamadan tüm yanma çevriminin kontrolüne kadar her şeyi kontrol etmek mümkün oluyor. Bu aktif bir sistem ve Camcon hala bunun potansiyellerini araştırmaya devam ediyor. Camcon'dan Roger Stone bize şunları söylüyor: "Homojen bir yanmanın kapılarını aralıyor. Çok verimli dizel gibi bir yanma sürecinden söz ediyoruz. Hem Miller hem de Atkinson çevrimi bu teknolojiye olumlu sonuçlar verdi." Peki ya sözünü ettiğimiz 12 stroklu sistem nedir? Otoyol sürüşlerinde her silindir, sadece her üçüncü stroku ateşler bu da potansiyel olarak silindir kapama teknolojisinden daha verimli. Böylece silindirler yeniden aktif hale geldiğinde CO_2 çıkışı olmuyor.



MICHELIN
CrossClimate+

HAFİF VE DÖNEMSEL KIŞ KOŞULLARINDA

(a) B-C (b) B (c) (d) 68 / 69 dB

YENİ

MICHELIN
ALPIN 6

SÜREKLİ VE YOĞUN KIŞ KOŞULLARINDA

(a) C* (b) B (c) (d) 69 dB

HER TÜRLÜ KIŞ KOŞULUNDA YENİYKEN DE AŞINDIĞINDA DA GÜVENLİ

Detaylı bilgi için: www.michelin.com.tr

MICHELIN

Cop Cop 22.2x28.5.indd 1 29.11.2018 16:11

İLK SÜRÜŞ.

600LT bu tür şık, derli toplu ve hızlı hareketleri seviyor

MCLAREN 600LT

Serseri mayın

McLaren'in keyif veren Sport Serisi, daha ileriye giderek LT versiyonunu çıkardı.

MCLAREN 600LT

- **Fiyat** £185,500
- **Motor** 3799cc 32v çift turbo V8, 600 HP @ 7100 d/dak, 620 Nm @ 5500 d/dak
- **Aktarma** 7 ileri vites kulakçıklı otomatik, arkadan itişli
- **Süspansiyon** Önde ve arkada çift salıncaklı, adaptif amortisör
- **Performans** 2.9 sn 0-100 km/s, 330 km/s, 11.7 lt/100 km, 276 g/km CO2
- **Ağırlık** 1247 kg (kuru), 1356 kg (depo doluyken)

EĞER GERÇEK hayatta durdurma düğmesi olsaydı şu an basardık. Panoramik camdan bize harika bir manzara eşlik ediyor. Üstte kesintisiz mavi bir gökyüzü. Altta ise, hızlı bir grand prix pisti. Bizi çimdikleyin.

McLaren ve ben, Hungaroring'in ilk dört virajında en iyi hamlelerimizi yaptık. Frenleri yakan birinci viraj, bitmek bilmeyen iki, bağlantılı üç ve kör girişe sahip dört... Üçüncü viteste dördüncü virajı geçerken her şey harika. Otomobil tam olarak doğru dengede. Turun geri kalanında da mutlu bir şekilde ilerliyoruz.

Mesele şu ki kullandığım araç 570S; yeni 600LT değil. Sıra dışı 720S'den daha küçük, daha az komplike ve daha az pahalı olan 570S, bana göre safkan McLaren için harika bir örnek. Muhteşem direksiyonu, ciddi performansı ve hissi. Mesela kokpit çok sade ve kullanışlı; Doğu Berlin apartman blokları gibi...

Bugün ise 570S tanıdık bir pistte küçük, kullanışlı ve performanslı olduğunu yine hatırlattı. Yolda da yorulmak bilmiyor ama piste turlar geçtikçe harika yönlerini açmayı sürdürüyor. Mesela motor, hiç nefessiz kalmıyor. Ultra düz tork eğrisi, heyecan verici. Bu otomobille uzun, hızlı virajları nasıl daha sert geçebilirim diye düşünüyorsunuz. Sert frenlemelerin ardından yine bu kadar iyi olacak mı diye merak ediyorsunuz.

Açık bir şekilde McLaren'in en harika otomobillerinden biri olan 570S'i nasıl daha ileriye taşıyabilir, onu merak ediyorsunuz. Bir diğer sıra dışı modeli 675LT, tükendi ve şimdi 600LT modelini tanıttılar. Kağıt üzerinde Porsche 911 GT2 RS veya Ferrari 488 Pista rakibi.

600LT ile 1247 kg ağırlığa sahip karbonfiber tüp şasili bir yol yarışçısı alıyorsunuz. McLaren'in çift turbo V8 motoru 600 HP güç üretiyor. Onu aldığınız zaman, yapacağınız ilk şey pistte zaman geçirmek olmalı.

McLaren, 600LT'nin parçalarının yüzde 23'ünün yeni olduğunu ifade ediyor. Bu yenilikler içerisinde motor parçaları dahil birçok şeye dokunulmuş.

Alaşım jantlar standart ama opsiyon olarak titanyum jant alınabiliyor

Yeni egzoz ve revize edilmiş ECU, daha fazla güç ve tork sağlıyor. Aslında zaten iyi bir güç ünitesi vardı.

LT'de Hungaroring'in son virajının iç tarafına sarılıp ilerliyoruz. Sanki haftalardır buradayız. Bu virajın ardından artık gaza asılma zamanı. İlk kerbe kadar tam gaz gidiyoruz. 570S ve 600LT'de üçüncü viteste devir idealden biraz daha aşağıda. Her ikisi de büyük akciğerlere sahipler ama LT'nin üst devirleri daha fazla aksiyon sunuyor. Vites değiştirme ışıkları, özellikle Sport modunda çok hızlı değişiyor. Pist modunda ise daha da akıcı. Bir sonraki viraja gelmeden nefes almak istiyorsunuz. Motor her zaman aksiyonun içinde. Gürültülü, canlı ve tepkili. Belki uzun yolda sizi yorabilir ama muhteşem.

Şaside yapılan değişimler ise daha kapsamlı. Tüm bunlar özel Trofeo R lastikleriyle başlıyor. Limitte daha iyi kontrol için daha yumuşak yanakları var. Şasinin ön iz açıklığı artırıldı. Daha düşük sürüş yüksekliği (8 mm), daha hafif 720S tarzı salıncaklar, daha kalın viraj denge çubukları, daha hızlı direksiyon kramayeri (570S'in 15.6'sına göre 14.8; 675'inki 14.5'ti), yeniden adapte edilen amortisörler ve güncellenmiş frenler adapte edildi. McLaren'in zayıf yönü olan fren pedalı hissi geliştirildi.

Arka süspansiyon, istenmeyen arka tekerlek hareketlerini azaltmak için yeniden ayarlandı. Bu, tüm Spor Serisi ürün gamına uygulanacak. Bu araç pist için optimize edilen bir 570S, bu yüzden pistte ondan daha iyi olması sürpriz değil. Bir dizi küçük değişikliğin, karakterinde nasıl farklar yaratabileceğini gösteriyor.

Start/finiş düzlüğündeki aksiyon uzun sürmüyor. 200 metre tabelasını hızla geçiyoruz, beşinci viteste V8 homurtuları devam ediyor. Soldaki pedala basıyorum. Güç inanılmaz, ABS hassasiyetle ayarlanmış. Kaya gibi sağlam ve burnu nokta atışı yönlendiriliyor.

SEVDİK
Tasarımını, güç ünitesini, şasiyi, boyutlarını

SEVMEDİK
Sınırlı üretim olmasını, opsiyon fiyatlarını, sürüş modu seçim düğmesini

KARAR
Her şey göz önüne alındığında şimdiye kadarki en iyi McLaren

★★★★★

RAKİPLER

DAHA İYİ
Lamborghini Huracan'dan
V10, turbo V8'i alt etse de LT'nin direksiyonu ve şasisi sonraki seviyede.

DAHA KÖTÜ
Ferrari 488 Pista'dan
Ama çok yakınlar ve LT'nin fiyatı biraz daha uygun

BUNU ALIRDIK
McLaren 600LT
Peki ama hangi renk?

Pistin arka bölümünde, üçüncü ve dördüncü vitesle dönülen güzel bir kompleks var. LT'nin buradaki zorlu dönemeçlerde evinde gibi hissetmesi çok etkileyici. İşte burada alcantara direksiyon tam olarak elinize yapışıyor ve hassas şasiyle birlikte hareket ediyorsunuz. LT, S modelinin tutunamadığı yerlerde sıkıca yola tutunuyor ve istediğiniz çizgide ilerliyor. Bu hareketler sırasında hiçbir güven kaybı olmuyor. Düşün, dön, anla. Tüm bunlar kesintisiz bir şekilde gerçekleşiyor. Güç ve otomobilin kontrolü tamamen özel hisler yaratıyor.

Denge kontrol sistemini Spor moddan Pist moduna geçirip gevşettiğinizde, LT biraz çizginin dışına çıkıyor. Ama otomobilin şasi ve lastik davranışlarındaki farklı felsefe ve özel hisler devam ediyor. Limitleri 570S'den daha yüksek ama onlara yaklaşmak daha az korkutucu.

600LT'yi en özel Mclaren yapan özelliklerinden biri fren pedalı hissi ve duygularınızı harekete geçiren güç ünitesi. Her zaman kapasitesinin yüksek olduğunu hissediyor ve asla düşünmeyeceğiniz şekilde performans gösterebiliyor. Peki yol sürüşünden ödün verilmiş mi? Böyle bir potansiyel ama sürüşümüz sadece pistte. Daha direkt motor bağlantıları, diğer ayarlarla (önde yüzde 14, arkada yüzde 34 daha sert süspansiyonlar) birlikte) sürüş sertleşmiş olabilir. Ama hiçbir şey 600LT'nin sihrini bozamaz. Aynı zamanda harika görünüyor ve aklınıza gelen tüm şüpheleri ortadan kaldırmayı başarıyor.

Hafif Senna koltukları güzel bir opsiyon

RENAULT
Passion for life

Renault MEGANE Sedan

Beklenmedik ol.

Apple CarPlay™ ile kontrol sende.

Gün içinde gelen e-postalar, aramalar ve mesajlar...
Hiçbiri yanıtsız kalmayacak.

Apple CarPlay™ ile akıllı telefonunu aracının ekranına yansıt;
gelen mesajları, e-postaları dinle ve tek tuşla cevapla.
Apple CarPlay™ ile her an, beklenmedik ol.

Renault'nun tercihi elf

renault.com.tr

Megane Sedan'ın ortalama CO_2 salımı 96-142 g/km, yakıt tüketimi 3,7-6,3 lt/100 km aralığındadır. Model üzerindeki aksesuarlar ile satılanlar farklılık gösterebilir. Ayrıntılı bilgi Renault Yetkili Satıcılarında.

RENAULT_MEGANE_SEDAN_FOLLOWUP_dergi_ilan_22,2x28,5cm_fiyatsiz.indd 1 9/19/18 10:30 AM

Sınıfını fethetmeye geliyor

Gelmiş geçmiş en yenilikçi Focus olarak tabir edilen yeni modeldeki birçok teknoloji Ford markasında ilk kez yeni Focus'la birlikte sunuluyor.

FORD'UN SEVİLEN MODELİ Focus, 20 yıllık mirasını geleceğin otomotiv dünyasına taşımak üzere baştan tasarlandı. 1998 yılında yola çıktığından beri yenilenen her modeliyle segmentinde önemli bir yer edinen model, en teknolojik ve en dinamik versiyonu olarak adlandırılan dördüncü jenerasyonuyla Türkiye yollarında. Baştan aşağı yenilenen tasarımı ve artan boyutlarıyla eskisine oranla çok daha çekici olan Focus üç farklı donanım seçeneğiyle satın alınabiliyor. Trend X, Titanium ve ST-Line olarak adlandırılan bu paketlerden ST-Line, hatchback ve station wagon gövde tipiyle sunuluyor, diğerlerini ise sedan ve hatchback ile alabiliyorsunuz. Yerini aldığı modele oranla çok daha verimli olan model bunu Sedan'da 0.250, Hatchback'de ise 0.273 ile sınıfının en iyi aerodinamik sürtünme katsayısı değerine sahip olmasına borçlu.

Sedan versiyon Türkiye'ye özel üretilirken ön sıra omuz mesafesinin 10 milimetre, diz mesafesinin 15 milimetre; arka koltuklarda ise diz mesafesinin 70 milimetre, omuz mesafesinin de 59 milimetre artırılması konforlu bir yolculuğun garantisi niteliğinde. Bagaj hacimleri, bir önceki modele kıyasla, sedan modelde 90 litre artarak 511 litre değerine ulaşıyor. Sedan model özellikle Türkiye pazarı için Ford açısından çok önemli çünkü Focus, Ford'un ülkemiz pazarındaki satışlarının %56'sını oluşturuyor. Bunun da büyük bir oranı sedan olarak satılıyor. Boyutlar demişken; eski modele göre 53 milimetre artırılan aks mesafesi ve 109 milimetre artan uzunluğu ile Focus şimdi daha da büyük, güçlü ve tasarım olarak çok daha iddialı bir yapıda. Aynı zamanda 88 kg hafifleyen modelde fren mesafesi bu iyileştirmeler sonucunda 1 metre kısalmış. Yüzde 20 arttırılmış gövde burulma dayanımıyla daha rijit bir gövde kullanıcıları beklerken %40 arttırılmış ön çarpışma dayanımıyla birlikte yeni Focus EuroNcap çarpışma testinden 5 yıldız almayı başarmış.

Yeni Ford Focus, segmentinde seviye 2 otonom sürüş teknolojileri sunuyor. Ford'da ilk kez sunulan Ford Co-Pilot360 Sürüş Destek teknolojileri, sürüş deneyimini daha konforlu ve daha güvenli hale getiriyor. Dur & Kalk Fonksiyonu ile geliştirilmiş, Trafik Levhası Tanıma Sistemi ve Şerit Hizalama özellikleri içeren Adaptif Hız Kontrol Sistemi, otomobilin önündeki araçlarla güvenli sürüş mesafesinin korunmasını da sağlayarak güvenli sürüşü destekliyor. Sistem, sürücülerin üzerindeki baskıyı ve stresi azaltarak dikkatlerini yola odaklamalarını ve direksiyonda daha rahat etmelerini sağlıyor.

Yeni Focus ile ilk defa sunulan, Normal, Spor ve Eco olmak üzere 3 farklı sürüş modu, hızlanma, vites geçişleri, havalandırma ve direksiyon tepkilerinin sürüş koşullarına uyacak şekilde ayarlanmasını sağlıyor.

İç mekanda ise tamamen yenilenmiş bir kabin kullanıcıları bekliyor. Çift parça panoramik açılan cam tavan ile daha ferah bir iç mekana sahip olan yeni Focus'un sadeleştirilmiş tasarımı, daha sakin bir ortam sunuyor. Kalın ve etli yeni direksiyon, konforlu yeni koltuklar ST-Line donanımı tercih edildiğinde kırmızı dikişli olarak geliyor. 8 inç boyutundaki yeni SYNC 3 multimedya sistemi ise kaliteli ve hassas bir ekrana sahip. Gelmiş geçmiş en yenilikçi Focus olarak tabir edilen yeni modeldeki birçok teknoloji Ford markasında ilk kez yeni Focus'la birlikte sunuluyor. Sınıfındaki en gelişmiş göz hizası gösterge paneline, ikinci seviye auto pilot sistemi, acil durum manevra destek sistemi, dur kalk fonksiyonlu adaptif hız kontrolü bunlardan birkaçı olarak göze çarpıyor.

Yeni Focus 1.5 litrelik 123 beygir güç üretebilen, atmosferik Ti-VCT ve 1.0 litrelik turbo destekli 125 beygir güç üretebilen EcoBoost benzinli; 1.5 litrelik 120 beygir güç üretebilen dizel olarak 3 farklı motor seçeneğiyle satılıyor. Sadece ST-Line'da alınabilen 1.0 litrelik motor 8 ileri otomatik şanzımanla gelirken diğer benzinli motor 6 ileri otomatik veya 6 ileri manuel şanzımanla tercih edilebiliyor. Dizel motorsa 6 ileri manuel ya da 8 ileri otomatik şanzımanla en çok tercih edilecek versiyonlardan biri olacak gibi görünüyor.

ALPEREN GÖKMEN

MEMLEKETİN SAĞLAM LASTİĞİ LASSA'DAN
MEMLEKET EKONOMİSİNE SAĞLAM DESTEK!
KIŞ LASTİKLERİNDE
%10 İNDİRİM!
ENFLASYONLA
TOPYEKÛN
MÜCADELE
#TürkiyeKazanacak
YERLİ
ÜRETİM
SAĞLAMSA
LASSA

Gavin Green

DENEYİMİN SESİ

"Otonom sürüş geldiğinde, izlenme potansiyeli seviye atlayacak"

HARİKA SAPIENS kitabının yazarı İsrailli akademisyen Yuval Noah Harari, yeni bir kitap çıkardı. Bizi tarihin karmaşasına sokmak yerine 21. Yüzyıl için 21 ders ile bizi yarın için uyarıyor. Özellikle kötüye kullanılan kişisel bilgi, algoritmalar ve yapay zeka tehdidinden söz ediyor. (Harari'nin söylediğine göre sürekli olarak verdiğimiz bilgilerle, geçmişte Afrikalı kabilelerin boncuk karşılığı arazi takası kadar kötü bir pazarlık.) Her Facebook, Google ya da diğer bilgi toplayan yazılımı kullandığımızda, altın değerinde bilgi 'satıyoruz' (ücretsiz eposta girişi, eğlenceli video veya kolay mesajlaşma karşılığında).

Otomobil kullanımı için de açık endişeler var. Otomobil üreticileri, sizi ve beni, Amazon veya Facebook kadar iyi bilmek istiyor. 'Müşterimizi tanımak' yıllardır otomobil markalarının mottosu. Birçoğu ümitsizdir çünkü müşteri ilişkileri dış kaynaklara, yani bayilere bağlıdır.

Şu anda telefonlarımız sürekli olarak yaptıklarımız ve konumumuz hakkında bilgi topluyor. Bununla birlikte araçlarımız genel olarak bağlantılardan uzak kaldı ve araçlarımız gözlerden uzak kalmak için önemliydi. Otomobil endüstrisinin bağlantı konusunda geride kalması büyük bir avantaj getiriyordu: Bizim mahremiyetimizi korumak. Ama bu değişiyor.

Yeni otomobiller giderek online oluyorlar: 'Tekerlekli iPhone'lar' endüstrinin hedefi. Bağlantılı otomobil potansiyel olarak takip edilen araç olacak. Akıllı telefonlarımızı, dokunmatik ekranlara yansıtan Apple CarPlay ve Android Auto, daha fazla telefon kullanımını sürüş yaparken de cesaretlendiriyor. Böylece Silikon Vadisi'nin otomobil kullanıcılarının bilgilerine erişmesini kolaylaştırıyor.

Otomobil endüstrisi yüzünü Apple, Google ve Amazon'a döndü çünkü kendi arayüzleri adeta bir çöptü. Ağa bağlı iyi bir multimedyası olan araç deneyimi sunmanın tek yolu, teknoloji devleriyle birliktelik kurmaktı. Ama otomobil üreticileri Silikon Vadisi'nin bu altın değerindeki bilgileri almasını istemiyor (ayrıca Apple CarPlay veya Android Auto'nun daha fazla otomobil özelliğini kontrol etmesini tercih etmiyorlar). Bu yüzden kendi sistemleri üzerinde çalışanlar da var; Mercedes'in yeni MBUX sistemi gibi.

Otomobil mesajlarımızı okuyabiliyor; yani arkadaşlarımızı ve ailemizi tanıyacaklar. Bağlantılı navigasyonlar, işe giderken tercih ettiğimiz rotamızı, arkadaşlarımızın nerede yaşadığını ve onları ne zaman ziyaret ettiğimizi bilecekler. Ajandamıza ulaşacaklar ve bize ne zaman boş olduğumuzu söyleyecekler. Ne zaman ve nerede alışveriş yaptığımızı bilecekler. Favori restoran ve barlarımızı, tercih ettiğimiz radyo istasyonlarını ve müzisyenleri bilecekler. Nerede yakıt aldığımızı veya aracımızı şarj ettiğimizi bilecekler. Biyometrik sensörler otomobillerin (ve otomobil üreticilerinin) ruh halimizi öğrenmelerini sağlayacak. Bunu zaten yorulduğumuzu anlayan ve kahve içmemiz gerektiğini söyleyen yüz sensörleriyle yapıyorlar.

Şu anda otomobil üreticileri müşterilerinin adını ve adresini biliyorlarsa, şanslılar. Ama Modern Yeni Dünyada, bizi çocuklarımızdan veya eşimizden daha iyi biliyor olacaklar.

Otonom sürüş geldiğinde, izlenme potansiyeli seviye atlayacak. Otomobil sadece nereye gittiğimizi bilmeyecek; aynı zamanda bizi o götürecek. Sürekli online ve görüntüleniyor olacağız: Otomobilde, çalışırken, arkadaşlarımızla mesajlaşırken, televizyon seyrederken ve alışveriş yaparken: otonom araçlar bağımsız makineler değiller: Araçların bağlı olduğu bir sistemin içerisinde sürekli iletişim kuracak ve bilgi toplayacaklar.

Peki ama otomobil üreticileri bu bilgileri ne yapacaklar? Tehlikesiz bir şekilde 'müşteri deneyimini' geliştirmek istediklerini ifade edecekler (aynen Facebook'un, CEO Mark Zuckerberg'in ABD Kongresi tarafından bilgi toplama skandalı sebebiyle çağrılmadan önce söylediği gibi).

Evet, bilgiler müşterileri memnun etmek ve daha iyi otomobiller tasarlanmasını sağlamak yeterli olacaktır. Yeni modellere daha fazla güvenle yatırım yapabilirler. Aynen Netflix'in risksiz yeni programlar sunması gibi çünkü tam olarak ne istendiğini biliyorlar.

Ama otonom araçlardan bilgilerimizi toplayacak sadece otomobil üreticisi ve yazılım sağlayıcıları değil. Devlet de bu işin içinde olacak. Her hareketimizi, ayarladığımız rotaya kadar bilecekler. Özgürlükçü Avrupa demokrasisinde bile yeterince endişe verici. Rusya, Kuzey Avrupa veya Çin gibi dünyanın en büyük pazarları için de son derece korkutucu.

Editörümüz Gavin Green izlenme anlamında paranoyak olabilir ama ilginç noktalara değindi

TOTAL

QUARTZ

MOTOR YAĞLARI

Motorunuzu Uzun Yıllar Genç Tutar

TOTAL

Committed to Better Energy

Mark Walton

TEDAVİ EDİLEMEYEN HASTA

"Çift kabin kullanıcılarının oy tercihlerini merak ediyor musunuz?"

BİR SUBARU'M var ama kendimi 'Subaru Adamı' olarak görüyor muyum? Emin değilim. Dürüst olmak gerekirse, isimle bağdaştırma oyununda 'Subaru Adamı' deyince, aklıma modifiye edilmiş Impreza'lar, altın rengi jantlar, büyük egzozlar ve hırsız alarmını çalıştıracak kadar bass sesi geliyor. Ama ben yıpranmış bir Forester dizel kullanıyorum ve sakin müzikler çalan bir radyo dinliyorum.

Ayrıca iki klasik Land Rover'ım var. Peki ama kendimi 'Land Rover Adamı' olarak görüyor muyum? Aman Tanrım, umarım değilimdir. Bu adamlar kamuflajlı kıyafet giyerek Series III kullanan, yerel 4x4 kulübüne aktif katılım gösteren, çilekeş karısı Barbara ile olan biri gibi geliyor.

Peki ama otomobillerimiz bizim hakkımızda gerçekten bir şey söyler mi? Mesela Ford reddetse de Mondeo'nun üretiminin durdurulacağı söylentilerinin ardından, Mondeo Adamları ölecek mi? 1997 seçimlerinde çok popülerdi. Muhalefet lideri Tony Blair 1996 İşçi Partisi Konferansı'nda, 1992'deki propagandası sırasında kendi işini yapan bir elektrikçiyle tanıştığını anlatıyordu. O zamanlar sıradan bir banliyö bölgesinde yaşayan Blair, 'Ford Sierra'sını cilaladığını' anlatıyordu. Güzel bir hikaye. Bununla birlikte Sierra'nın 1993'te üretimi bitmişti. Gazeteciler benzer hikayeleri yazmayı sevdikleri için sürekli bu olay meydana geldi. İşte bundan sonra Mondeo Adamı doğdu.

Yine de endişelenmeyin, Ford üzerindeki bu söylenti doğru çıksa bile, Bay Mondeo tarihteki yerini korumaya devam edecektir. Aynı diğer politikacılar gibi. 1999 yılında William Hague bir Volvo Adamı gibi görünüyordu, aslında temel olarak daha fazla para ve bir labrador ile Mondeo Adamıydı. 2010 seçimleri için 'Otoyol Adamı' sloganını kullandı. Bunu da arzulu, materyalist ve otomobile bağımlı biri olarak tanımlıyordu ve otoyola yakın yaşayan biriydi. Bu tanıdık mı geldi? Otoyol Adamı her türlü markaya uyum sağlayabilir. Peki bunu genel değil özelleştirip, model bazında düşünebilir miyiz: Mesela 'Mini Countryman Adamı'? 'Twizy Man Adamı'?

Acaba tüm bunlar gelecek seçimlerde işe yarar mı? Yapay zeka ve büyük bilgi ağı sayesinde, bizim sosyo-ekonomik otomotiv gruplarımız, Tony Blair'in zamanından daha sofistike. Geçen yıl Stanford Üniversite araştırmacıları, 200 Amerikan şehrinde 45 milyon Google Street fotoğrafından üreticiyi, modeli ve model yılını tanımlayacak bir algoritma geliştirdi. Yapay zeka artık online olarak ilanlarda kullanılıyor. Otomobil şirketleri de bundan faydalanabilir. Yazılımı yapan ekip ise şu detayları anlatıyor: "Otomobiller arasındaki farklar birçok şeyi ifade edebilir. Bazı otomobil modellerinde sadece stop grubu (mesela 2007 Honda Accord ve 2008 Honda Accord gibi) veya ön panjur (2001 Ford F-150 Supercrew LL ve 2011 Ford F-150 Supercrew SVT gibi) değişimi var. yine de sistem otomobilleri sınıflandırabiliyor. Bunun için aracın fotoğrafına 0.2 saniye bakması yeterli."

Bu cidden etkileyici. Daha önce hiç 2008 Honda Accord gördünüz mü? Bırakın 2007 ile karşılaştırmayı, onu bir Toyota Avensis'ten ayırmak bile zor.

Tüm bunlardan neden söz ettik? Elbette politika. Ekip sözlerine şunu da ekliyor: "Her bir bölgede otomobilleri sınıflandırarak, daha geniş çerçeveli demografik istatistikleri çıkartılabiliyor. Sosyo ekonomik bilgiler elde ediliyor ve politik tercihleriyle karşılaştırılabiliyor." Ayrıca 2008 seçimlerinin bilgileriyle daha sıra dışı detaylar veriyor: "Vanların suçların olduğu bölgeyle çok bağlantılı olduğunu gördük. Cadillac'lardaki yüzde 1 artışın, bölgede siyahi insanlarda yüzde 23 artış olduğunu gösteriyor. Çift kabin pick up kullanan insanların, yüzde 6 oranında Obama için oy kullandığı belirtiliyor."

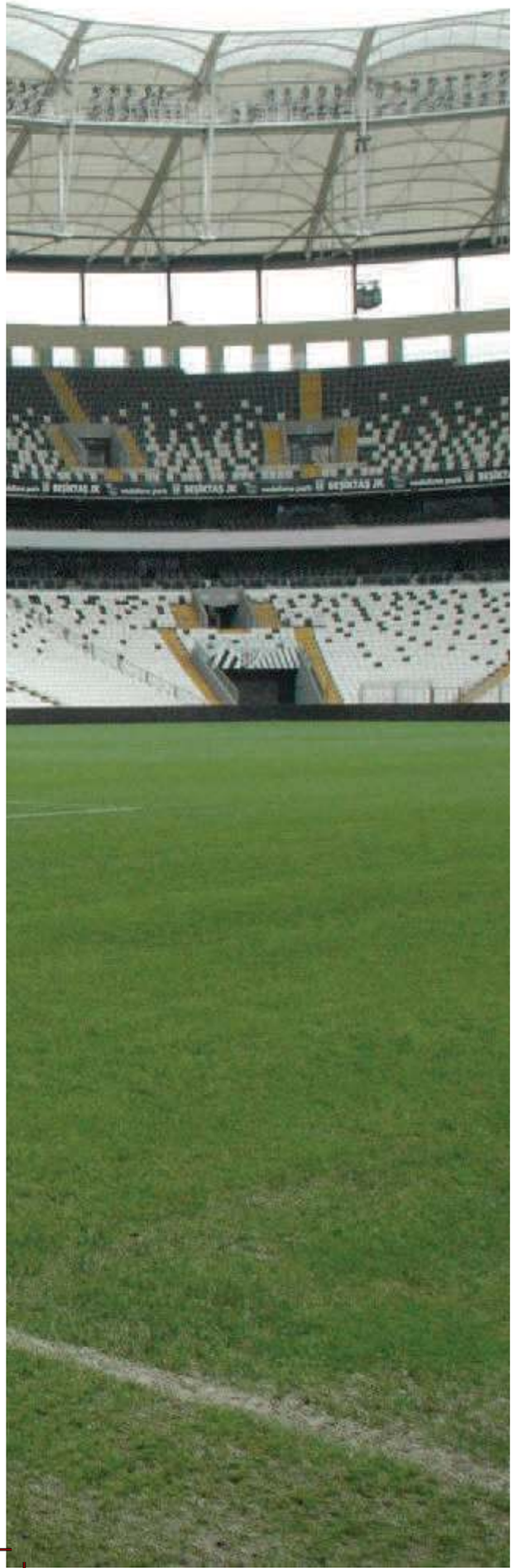
Yani sıradaki seçimde politikacılardan Volkswagen Adamı veya Fiesta Adamı gibi tanımlamalar yerine daha nokta atışı tanımlamalar gelecek: Sessiz çoğunluk için konuşuyorum! Siz, arka planda bırakılanlar! Çok çalışan aileler! Suzuki Ignis1.2 Dualjet Hybrid Allgrip SZ5 Adamı size sesleniyorum."

Yapay zekanın büyük bir gücü var. Mark Walton da bunun altını çiziyor

MEN'S FITNESS Aralık sayısı bayilerde!

MH MEDIA

Genel Yayın Yönetmenimiz Mahmut Hayırlıoğlu, bu ay Honda Türkiye Genel Müdür Yardımcısı Bülent Kılıçer'i konuk etti. 2018'i değerlendiren Kılıçer, Honda Türkiye'nin 2019 vizyonunu anlattı.



BÜLENT KILIÇER

ÖTV indirimi can suyu oldu

Stat içi röportaj serimizin bu sayı konuğu Honda Türkiye Genel Müdür Yardımcısı Bülent Kılıçer oldu. Kılıçer'le 2018'i ve ÖTV indirimi başta olmak üzere birçok konuyu ele aldık.

Honda Türkiye penceresinden baktığınızda nasıl bir 2018 geçirdiniz? Bu yılın 10 ayı sizin açınızdan nasıl geçti?
Aslında biraz rakamlarla konuşalım isterseniz çünkü enteresan şeyler var. Pazarı ikiye ayırmak lazım, Ocak-Nisan arasında pazar olarak çok da iyi bir ivme ile gidiyorduk her şey yolundaydı. Her şey yolunda giderken bir anda resim maalesef tersine döndü. Sonraki altı ay içerisinde ciddi düşüşler yaşandı. Özellikle Eylül ayından itibaren biliyorsunuz sizin de yakından takip ettiğiniz gibi Ağustos'tan sonra döviz kurundaki ani sıçrama ister istemez firmaların fiyatlarını arttırmasına sebep oldu. Böylece de pazar, Eylül ayında yüzde 60-65 civarında; Ekim ayında çok daha büyük bir oranda yüzde 75 civarında düşüş gösterdi. Toplamda konuşacak olursak yani Ocak-Ekim arasında geçen yıla göre yaklaşık yüzde 30 civarında pazar maalesef geçen yılın altında seyrediyor.

Dövizdeki bu artış tüm sektörü özellikle Eylül-Ekim aylarında oldukça etkiledi. Sizin gibi değerli, sektörden arkadaşlarımız ile konuştuğumuzda aldığımız rakamlar ve satış adetleri ile olumsuzluklar ortaya çıktı fakat bu son ÖTV indirimi herhalde biraz pazarı motive edecektir diye düşünüyorum. Özellikle son iki ay Kasım-Aralık ayında, sektör nasıl etkilenecek, bununla ilgili ne düşünüyorsunuz?
Açıkçası can suyu niteliğinde bir aksiyon oldu. Çünkü gerçekten pazar çok kötü bir yere doğru gidiyordu. Ağustos'tan sonra başlayan yüzde 35'lik ivme yaklaşık Eylül ayında yüzde 65'ler, Ekim ayında daha da derinleşti kriz yüzde 75'ler civarına geldi ki sonraki ayları tahmin etmeyi bırakın bir tarafa, çok kötü bir psikoloji oluşmuştu önce bundan bahsetmek istiyorum neden can suyu niteliğinde olduğunu açıklamak için. Dışarıya çıktığımızda saha tarafında bayilerin morali çok kötüydü. Diğer taraftan iç tarafta firmalar artık ileriye dönük planlama noktasında çok zorluk içerisindeydi. Ancak herkeste bir beklenti vardı, yani daha önceden konuşulmaya başladığından dolayı ciddi bir indirim olabilecek şeklinde konuşuluyordu nitekim o da geldi. Segmentler açısından değerlendirdiğimizde ortalama yüzde 15'lik bir ÖTV indirimi oldu her segment için. Bu da perakende satış fiyatlarına yaklaşık yüzde 10'luk bir yansıması oldu. Dolayısıyla geldiğimiz şu on dört günlük periyodu yani 1 Ekim ile 14 Ekim arasını değerlendirdiğimizde bir önceki döneme göre hemen hemen eşit seviyelere gelmiş durumdayız. Yani şunu söylemek istiyorum özetle, bir önceki dönem vermiş olduğumuz neredeyse yüzde 70'e yakın pazarı geri kazandık ve ciddi bir momentum artışı oldu. Ancak tabii bundan sonraki dönemde ciddi riskler hala bizi bekliyor, neden diyeceksiniz, çok basit. Kafasında otomobilini değiştirme kararını almış olan ama Ocaktan sonraki dönemde planlayan insanlar artık alımlarını ön plana aldılar. Malum Aralık sonunda bitiyor bu indirim. Dolayısıyla Ocaktan sonra ne olacak büyük bir soru işareti hala bizi bekliyor. Ama ciddi bir momentum artışı oldu, ben buradan bir kez daha bu kararı alan bu şansı veren yetkililere teşekkürlerimi sunuyorum.

Peki sizin Honda Türkiye penceresinden 2019 ile ilgili öngörüleriniz nedir? Biliyorum Türkiye'de ayda bir gündem değişiyor ve ekonomik şartlar değişiyor, Honda Türkiye olarak Japonya ile de paylaştığınız bir öngörünüz vardır diye düşünüyorum. Bundan biraz bahseder misiniz?

Önümüzdeki dönemin projeksiyonlarından bahsederken, projeksiyon demedim özellikle projeksiyonlar. Çünkü birkaç tane projeksiyonla çalışmak zorundasınız A, B, C planlarınızın olması lazım. Bazı varsayımları dikkate alarak. Burada en önemli varsayımlardan bir tanesi kur. Kurun nereye gidebileceğini tahmin etmek için resmi olarak açıklanan rakamların yanında tabii ki kendi öngörülerimiz de var ortalamasını aldığımızda ve iyimser senaryoyu yaptığımızda 400 binlik ama binek otomobil için konuşuyorum. Ticariyi de eklediğimizde 475 binlik bir pazardan bahsediyoruz ya da biz projeksiyonumuzu ona göre yapıyoruz diyeyim. Bu da şu anlama geliyor; bu yılda ortalama bu ivmeyle devam edersek Aralık ayını da bu şekilde kapatırsak 525 bin – 550 bin bandındaki bir pazardan bahsediyoruz. Yani 2019 yılında 2018 ile karşılaştırdığımızda yine bir miktar bir düşüş öngörüyoruz işin doğrusu. Bu şartlar altında tabii ki B ve C planlarımızı yaptık biraz daha kötümser ama şu an için onlardan bahsetmek istemiyorum.

Yakın dönemde CR-V'yi tanıttınız ve benim de şahsen çok beğendiğim bir model. Biraz bu yeni CR-V'den ve yeni CR-V'nin vizyonu ile ilgili neler söylersiniz?

Segment özelinde bakacak olursak son 5-6yılda bu segmentte yukarıya doğru ciddi bir ivme söz konusu. Bu crossoverlarla beraber tabii büyük SUV dediğimiz o büyük segmente de çok büyük etkisi oldu. CR-V özelinde konuşacak olursak Avrupa'da biliyorsunuz siz de en fazla satan SUV olarak seçildi. Yıllardır da bu şekilde devam ediyor. Yıllık bazda 10 binin üzerinde satışlara ulaşmış durumdayız o yüzden geçmişini değerlendirirken biz çok güvendiğimiz model olarak sunuyoruz. Kendi içimizde de dışarıya karşı da bu şekilde. Türkiye'de de yaklaşık 3000-3500 seviyesinde yıllık satış ortalamalarına ulaştık geçmiş yıllarda. Tabii dizelin vermiş olduğu ivmeyle yakalandı. Yeni motorumuz 1.5 turbo, artık benzinli olarak gelecek burada da alt yapısında bir felsefe var. Biliyorsunuz ki dizel oranı Avrupa'da çok ciddi şekilde düşüyor. Elektrikli otomobiller artık yeni gündemimiz olacak. Bu anlamda biz de CR-V'yi model olarak seçtik ve benzinli veyahut da dizelle elektrikliye geçiş noktasında bizim için önemli bir yapı taşı olacak. Birkaç ay sonra da hibrit modelimiz de CR-V için lansmanını yapıyor olacağız. 1.5 turbo benzinli ile ve sonraki üç ay içerisinde de hibrit modelimizin lansmanı yapılacak. Tabi Türkiye'de dizel oranları hala yüzde 60 - 61'ler civarında devam ediyor Avrupa ile entegre bir şekilde gitmiyor. Ama bu eninde sonunda burası için de geçerli olacak. Satış adedimizi de biz doğal olarak güncellemek zorunda kaldık yani 3500'ler civarında satarken artık 1500-2000'ler seviyesine geliyor olacağız.

Bir de böyle satış anlamında sizi rekabetçi kılan Civic modeliniz var. Civic'le ilgili ne dersiniz Car okurlarına?

Bahsetmeden olmaz zaten. Sebebi de şu; biraz önce pazardan bahsetmiştim. Pazardaki yüzde 70'lik düşüşten bahsetmiştim. Toplamda da yüzde 30'luk düşüşten bahsetmiştim hatırlayın lütfen. Honda üzerinde konuşacak olursak biz geçen yıla göre yüzde 10 satışlarımızı arttırdık. Pazar yüzde 70 düşerken biz yüzde 5 satışlarımızı arttırdık aylık bazda. İşte bu başarı aslında Civic'in. Tabii ki arka planda çalışan çok geniş çaplı bir ekip var onları ben bir tarafa bırakıyorum. Ürününüz gerçekten kabul edilebilir olmadığı takdirde istediğiniz kadar zeki insanlarla çalışın ve organize olun sonuç bu kadar başarılı gelmez.

Hem ürün iyi olup hem de arka planda çalışan ekip de iyi olursa işte sonuç da böyle oluyor. Doğal olarak biz Civic modeline beş yıl önce başlamadık, on yıl önce de başlamadık hep vardı. İlk üretilen tarihten bu güne kadar Civic, bizim ana yapıtaşımız oldu ve buradaki fabrikamızda da biliyorsunuz üretimimiz son hızla devam ediyor. Artı olarak bu yıl Civic dizelin lansmanını da yaptık. Dolayısıyla şu anda tüketicinin karşısında üç versiyonla varız. Satışların neredeyse yüzde 70'ini LPG'li şu anda, artı dizel de eklenince bu line up'ın içerisine, çok ciddi şekilde şu anda talep de var. Aynı zamanda satış momentumundan da gayet memnunuz. O anlamda Civic bizi şu anda buraya taşıyan ana modellerimizden bir tanesi.

Geçtiğimiz dönemlerde Civic dizel lansmanı olmuştu zaten, tepkiler nasıl?

Talep oldukça fazla ama biz birazcık hani bu talepleri baskılamak istiyoruz sebebi de şu; biz yıllardan beri perakendeye yoğunlaşan bir markayız. Aslında bu düşüşün ana etkenlerine baktığınızda da filodaki düşüşten kaynaklı, ana sebeplerden bir tanesi filodaki azalma. Dolayısıyla dizel şu anda filo tarafından da çok beğenilen istenilen bir model ancak biz daha çok perakendeyi ön plana çıkarmak için aradaki o versiyon bazlı oranlarımızı korumak niyetindeyiz ve dizelin oranını da belli bir oranın üzerine çıkarmak istemiyoruz ama ihracat işin içerisine girdiğinde tabi durum biraz daha farklılaşıyor. Doğal olarak Avrupa'ya ihraç ettiğimiz otomobillerde dizel oranı düşük olduğundan dolayı daha çok iç piyasaya yöneliyoruz. Ama şu anda oransal olarak konuştuğumuzda LPG hala o eski yerini koruyor.

JEAN-PHILIPPE IMPARATO

Peugeot ile geleceğe

Paris Fuarı bitse de etkileri bitmiyor. Peugeot Ceo'su Jean-Philippe Imparato ile bir söyleşi gerçekleştirdik. Jean-Philippe Imparato, Peugeot'nun gelecek planlarını ve fuarı değerlendirdi.

Paris Fuarı hakkında neler söylemek istersiniz? Peugeot bu fuarda neleri sergiledi?

Markamızın stratejisini anlatabilmek için Paris Fuarındayız. Bu fuar özellikle ürün odaklı bir fuardır. Fuarda; Rifter lansmanı gerçekleştirdik, 508 SW'un dünya prömiyerini yaptık. Çok güzel bir otomobil. Her halükarda Almanlar ve İtalyanlar bana böyle olduğunu söylüyorlar. Dolayısıyla Peugeot budur işte bu kadardır diyebilirdik ama tabii ki böyle demiyoruz çünkü Avrupa'da çok önemli değişikliklerin eşiğindeyiz. İlerleyen dönemlerde bu değişiklikleri ülkenizde de göreceksiniz. Bizler Peugeot olarak 7 metre uzunluğunda dönen koltuklar veya tren yapmıyoruz. Biz güzel otomobil yapmak istiyoruz. Sıkıcı olmak bizim DNA'mızda yok. Dolayısıyla gelecekte de keyif almak istiyoruz. Otomobil dünyası bitmemiştir. Otomobil tutkusu bitmemiştir. Keyif almaya devam edeceğiz. Dolayısıyla yapmak istediğimizi üç kelime ile tanımlayabilirim; huzur,keyif ve sadelik

O zaman huzuru açar mısınız?

Bu çok basit; 208 yıllık Peugeot tarihine sahibiz. Teknolojik devrimler yaşadık. Dolayısıyla çok sükunet ile giriyoruz bu değişiklik dönemine. Neden? Bunu yapabilecek teknolojiye sahibiz çünkü. Tekrar şarj edilebilir hibritler vs. Her türlü elektrikli aletler konusunda yapılması gereken her şeyi yapabiliriz. Fransa'da ve Avrupa'da bunları yapıyoruz. Siz karar verdiğiniz anda da ülkenizde de bunu yapacağız.

İkinci kelime keyif ne ifade ediyor?

Keyif derken şu; görüntüde gördüğünüz stil kodlarını otomobillerimizde göreceksiniz. E-Legend'a her yerden (twitter,instagram,facebook) bize olumlu yorumlar yağıyor. İnsanlar bu tür güzel objeler istiyor. Elektrikli olabilir hibrit olabilir ama her şeyden önce güzel olsun istiyoruz ve bunu da tarihimize dayandırıyoruz. Teknolojiyi güzel şeylere entegre ediyoruz. Yani güzel nesneleri geleceğin teknolojisiyle harmanladık. Gelecekte tekrar direksiyon başına geçmek istesem bunu Peugeot ile yapabileceğim. Yani sürüş keyfini yaşamak isteyenler benimle sürecekler.

Peki sadelik sizin için nedir?

Sizler otomobil dünyasının profesyonellerisiniz. Elektrikli dediğimizde, karbondioksit, emisyon tüketim vs. dediğimizde ne dediğimizi anlıyorsunuz. Ama müşterimiz bilmiyor bunun ne olduğunu. Çok sade bir şey sunacağız; Peugeot'unuzu alıyorsunuz motorunuzu seçiyorsunuz. Kim olursanız olun ,dünyanın neresinde yaşıyorsanız ve her neye inanıyorsanız inanın bu böyle olacak. Hibrit ile başlıyoruz 508, 508 SW ve 3008'e koyuyoruz. 225 beygir ve 300 beygire geçiyoruz. 2 çeker veya 4 çeker. Emisyon salımı 49 g co2. Hatta 50 km o emisyon menzilimiz var. Gerçekten! Yani büyük bir şehrin dışında bile yaşıyor olsanız, şehre girip çıkıyorsunuz ve o emisyon. İsterseniz sonrasında termik ile devam ediyorsunuz. Bu gerçek. Daha yüksek segmentler için bu böyle, küçük otomobiller içinde böyle olacak. Bütün ihtiyaçlara uygun bir modül oluşturma imkanımız var. Sonuçta şunu söylemeye çalışıyorum; Peugeot'da sıkılmıyorsun. Peugeot'da standartlara uygun bir araç alıyorsun. Peugeot'da daima marka motordan daha kuvvetlidir. Motorunu seçiyorsun ve rahat oluyorsun.

3-S

ERİSİ

SPOR SEDAN MÜKEMMELLEŞTİ

BMW yedi jenerasyon içerisinde nihayet ilk kusursuz 3-serisi'ni üretti. İlk sürüşün ardından, onun fazla iyi olabileceğini düşünüyoruz...

İLK BAKIŞTA sadece kompakt bir sedan olarak görünüyor. Hem de oldukça pahalı. Ancak arkadan itişli sürüş dinamiklerinin getirdiği sihirle birlikte BMW 3-serisi, her zaman beklentileri aşmayı başarmıştır. Pratik ama heyecan verici; çok yönlü ama arkadan kaymaya meyilli. 3-serisi, 1975 yılından bu yana sabah işe erken gitmenin ve gece yarısı havalimanı dönüşlerinin eğlencesi olmaya devam ediyor.

Şu anda Alfa Giulia ve yenilenen Mercedes-Benz C-Sınıfı'nın karşısına tamamen yeni G20 3-serisi çıkıyor. Eski araçtan herhangi bir parça taşınmadı. Bu baştan aşağıya yeni 3-serisi ve heyecan verici şekilde sürücü listenin en başında yer alıyor. Elbette yarı otonom sürüş teknolojileri ve akıllı bilgi-eğlence sistemleri var ama 3-serisi daha çok sizin sürüşünüzle ilgili. Bu sayede yüzünüzde gülümseme yaratıyor.

IŞIKLANDIRMA AKSİYONU
Farlar, E46 3-serisi'nin alçalan uç kısımlarını anımsatıyor ama daha farklı bir temaya sahipler. Bu tamamen 3-serisi'ne özel bir tarz ve diğer yeni BMW'lerde kullanılmayacak.

19 İNÇ JANTLAR
17 inç jantlar birçok donanımda standart. M Sport araçlarda ise 18 inç'ler var. Bu araçta ise opsiyonel 19 inç jantlar bulunuyor. 20 inç gibi çarpıcı bir opsiyon da olacak.

DAHA UZUN, DAHA GÜÇLÜ
Eğimler yine aracı görsel olarak kısa göstermek için yapılan numaralardan biri. Yeni 3, 85 mm daha uzun. Bu da büyük ölçüde EuroNCAP'ın daha uzun ön çarpışma yapısı talep etmesiyle gerçekleşen bir durum.

'PAHALI BİR OTOMOBİL, ELBETTE EĞLENCELİ OLMALI'

3-SERİSİ'NİN asıl sihri ne? Onu özel yapan sürüşünün de özel olması. Son yıllarda ise, önce Jaguar'ın XE modeli ve şimdi Alfa Romeo'nun Giulia modeli, eski F30 3-serisi'nden rol çalmaya başlamıştı. Yeni G20 ise, kristal kadar net bir hedefle geldi: Tartışmasız şekilde sınıfının en iyi sürüşüne sahip otomobil olmak.

BMW'nin sürüş dinamikleri kıdemli başkan yardımcısı Peter Langen, "Keskinliği geri getirmek istedik" diyor. "Müşterilerimiz çok fazla para ödüyor. Elbette bu aracın sürüşü eğlenceli olmalı."

Peki bu asil hedefe nasıl erişecekler? Önceki 3-serisi'nden hiçbir parça alınmadı ama 50:50 ağırlık dağılımı korundu. Bu iyi bir başlangıç. G20 versiyona göre 55 kg daha hafif ve BMW mühendisleri ağırlık merkezini 10 mm aşağıya çekmişler. Ayrıca aks aralığı da 41 mm artırılmış. Böylece yüksek hızda denge daha iyi hale gelmiş. İz açıklığı da artırıldı. Mühendislik açısından önemli değişimler yapıldı. Langen, gövde ve süspansiyonun, tüm mühendislik departmanlarının işbirliği sayesinde eşzamanlı geliştirildiğini ifade ediyor. Langen böylece çok yüksek bir yapısal sağlamlık elde edildiğini ifade ediyor. Bu da tutarlı yol tutuşun kilit noktalarından biri oldu.

3-serisi arkadan itişli olarak kaldı (BMW dilinde sDrive) ve dört çeker xDrive versiyonu da sunuluyor. İlk defa arka diferansiyel kilidi hem sDrive hem de xDrive versiyonlarında sunuluyor. Daha önce olduğu gibi arka süspansiyon beş kollu bağlantıya sahip ve ön süspansiyon MacPherson sistemine sahip (3'ün daha büyük ve platform paylaştığı 5-serisi, XE ve Giulia gibi çift salıncağa sahip).

Bu endişelenecek bir nokta mı? Langen öyle olmadığını ifade ediyor ve buradaki süspansiyon yapısının son derece ayarlanabilir olduğunu belirtiyor. (Porsche'nin Cayman modeli bu iddiayı destekliyor). Üç farklı süspansiyon opsiyonu var: Standart konfor ayarı; 10 mm daha alçak, daha sıkı M Sport seçeneği ve opsiyonel adaptif amortisörler. Son saydığımız özellik, öncekine göre daha hızlı çalışıyor. Standart pasif süspansiyonlar da kendine has özelliklere sahipler. Daha iyi gövde kontrolü için geliştirildiler. Daha hassas ve sürücüye daha iyi geri bildirim sağlıyor.

Langen anlatmaya devam ediyor: "En önemli özelliği olan sürüş dinamikleri konusunda herhangi bir şüphe yok. Dinamiklerine öncekinden daha fazla para harcadık. İnsanların bu aracı istemeleri için net bir sebep olmalıydı." ▸

YETENEKLİ DİFERANSİYEL
Arkadan kayma çılgınları için elektronik kontrollü sınırlı kaydırmalı diferansiyel, 330i ve 330d modellerinde güzel bir opsiyon olacak.

M DEPARTMANININ ZORLU GÖREVİ

BAŞLAMADAN ÖNCE Nürburgring'i bizden daha iyi bilenlerle olduğumuzu vurgulamamız gerek. Bir Nordschleife veteranı ile iki tur attık; biz zebra kamuflajları olan prototip bir G20 3-serisi'ndeydik. BMW M2 kullanan kıdemli mühendis Thomas Käfer'i takip ettik. Temposu çok ama çok hızlıydı.

3-serisi çok oturaklı ve çevikti. Bu sürüşün ardından kendimizi bir Ring uzmanı olarak hissettik. BMW'nin yüksek hızdaki dengesi oldukça iyi. Hatzenbach virajlarına geldiğimizde bunun bir M Sport versiyonu bir araç olduğu açıkça ortadaydı. Daha sıkı ve alçak süspansiyonlarıyla gövde burulması yoktu. Ayrıca frenlemelerde de dengeliydi.

Daha fazla zorlamanız için size güven veriyor; hem de bu en zorlu pistlerinden birinde bile. Direksiyon pistte adeta kendi evinde gibi. Dar virajlarda bile çok az direksiyon hamlesi yeterli oluyor. Makyajlı F30 3-serisi'ndeki değişken oranlı sistem ama daha akıcı bir oran için ayarlanmış. Bu yüzden virajda ani değişimler yaşamıyorsunuz. Bizden burada oyunu almayı başarıyor.

Prototip araçta opsiyonel M Plus paketi vardı: 19 inç jantları, arkada daha geniş lastikleri, elektronik kontrollü kilitli diferansiyeli ve dört pistonlu daha büyük ön frenleri içeriyor. Daha kısa, daha net bir pedal hissi için servo bile daha farklı. Otomobil önceki hızlı turun ardından pedal hissi açısından yumuşaktı ama çok güçlü ve güven veren bir hisse sahipti.

Önümüzde Nordschleife uzanırken, virajlarda daha fazla güven kazandık. 3 haneli hızlarda olmamız gereken virajlarda bile 3-serisi'yle hızlı sürüşler yaptık. Limitler oldukça yüksek. Denge kontrol sistemi ise arka planda sessizce hareket ediyor.

Bu araçta 330i motoru vardı; eski 2.0 litre motorun geliştirilmiş hali. Biraz daha fazla güce ve torka sahip. Böylece 260 HP güce ulaşmış. Yakıt tüketimi ise yüzde 5 oranında düşürülmüş. Performans dört silindirli motora göre canlı ve devirlenmeye istekli. Ses ise, biraz hoparlörle desteklense de keyifli. Şasinin daha fazla güç kaldırabileceği kesin.

O halde M3 için bir yer var mı? İlk izlenimler standart 3-serisi'nin M tarzı dengeye ve çevikliğe sahip olduğu. Bu otomobili daha fazla geliştirip daha fazlasını almak mümkün.

Entegrasyon mühendisi Robert Rothmiller gülümseyerek, "M Departmanı'ndaki çalışma arkadaşlarımızın zor bir görevi olduğunu düşünüyoruz." Ya da tam tersi; çalışmak için ellerinde harika bir temel var.

HATZENBACH VİRAJLARINA GELDİĞİMİZDE YENİ 3-SERİSİ YERE ÇOK SAĞLAM BASIYORDU VE GÖVDE BURULMASI YOKTU

SORUN YOKTU, AMA İYİLEŞTİRİLDİ

BÖLÜNMÜŞ EKRAN ÖZELLİĞİ

Mevcut 3-serisi tutkunları kendilerini evinde gibi hissedecekler. Yeni aracın kabini size yabancı gelmeyecek. Ama BMW detayları iyileştirdi ve teknolojiyi geliştirdi. Tamamen dijital gösterge de artık sunuluyor. 7-serisi ile aynı boyutta. Ama giriş seviyesinde yine analog göstergeler var. Göstergeler, ortadaki dokunmatik ekran ile aynı seviyede yer alıyor. Bu ekran ise giriş seviyesinde 8.8 inç; üst donanımda ise 10.2 inç boyutunda. 3-serisi her zaman sürücü odaklı olmuştur ve G20 de farklı değil. Dokunmatik ekranın cam kısmı bile, sürücüye doğru eğime sahip.

"HEY, BMW"

Son jenerasyon sesli komut kontrol teknolojisine sahip araçların hepsi, aksanı ve konuşma dilini daha iyi anlamaya başladı. Bu araçta 'hey' dedikten sonra istediğiniz ismi ekleyerek konuşmaya başlayabiliyorsunuz. Standart olarak 'Hey BMW' tanımlı. 'Beni havalimanına götür', 'İtalyan mutfağından bir şeyler yemek istiyorum' (bu sizi uygun en yakın restoranlara götürecek) ya da 'Yoruldum lütfen beni uyandır' (sıcaklığı düşürüyor, ambiyans ışığını değiştiriyor daha tempolu bir müzik çalışıyor) gibi komutlar var. Kişisel Asistan özelliği ailenin farklı üyelerinin tercihlerini anımsıyor.

HALA DÜĞMELER VAR

Ses kontrolü dışında yeni 3-serisi'nde, 5 veya 7-serisi gibi mimik kontrolleri var. Elinizi oynatarak ses açmak mümkün. Aynı zamanda fiziksel düğmeler de varlığını koruyor ve biraz daha mantıklı bir şekilde konumlandırılmış. Klima düğmeleri ve hava kanalları bir üniteye toplanmış (yeni Z4 ve X5'teki gibi). Ne yazık ki biraz sıradan ve plastikler. Döner iDrive kontrol düğmesi geri döndü; bu dokunmatik yüzey için daha güvenli bir alternatif. Son iDrive 7.0 yazılımına sahipler. Araçta iPhone uyumu olsa da, BMW ve Google, Android kullanıcılar için henüz bir anlaşmaya varamadılar.

HAVALI YÜZEYLER

Fotoğraftaki gibi M Sport modelleri, alışıldık estetik değişimlere sahipler. Mavi dikişler, gerçek metal pedallar, eşiklerdeki logolar daha küçük çaplı yumuşak dokuya sahip direksiyon simidi. Ürün gamında alüminyum ve ahşap döşemeler de var. Kabinin yeni çizgileri, 7-serisi'ndeki gibi ayarlanabilir ambiyans ışık şeritleriyle buluşturulmuş.

SİLAHINIZI SEÇİN

320D: İHTIYACINIZ OLAN HER ŞEY VAR

Bu dizel motor, son emisyon yönetmeliklerine göre evrimleşti. Ayrı bir Efficient Dynamics modeli olmayacak. Tüm versiyonlar olabildiğince verimli olacak. Aynı zamanda 320d xDrive modeli sadece otomatik vitesle sunulacak. Dört çeker versiyonda 0-100 km/s hızlanması 6.9 saniye olarak açıklandı.

> 1995 cc dört silindir turbodizel > 190 HP, 400 Nm > 6 ileri manuel veya 8 ileri otomatik > 7.1 sn 0-100 km/s (otomatik versiyon 6.8 sn), 240 km/s, 115 g/km CO2 (otomatik versiyon 110 g/km)

330i: DÖRT SİLİNDİRLİ BENZİNLİ TERCİHİ

Önceki jenerasyon dört silindirli motorun geliştirilmişi, biraz daha fazla güce ve torka sahip. 330i altı silindirli değil ama olması da gerekmiyor. Performansı oldukça iyi.

0-100 km/s hızlanması 5.8 saniye.
> 1998 cc dört silindir turbo benzinli > 260 HP,

400 Nm > 8 ileri otomatik > 5.8 sn 0-100 km/s, 250 km/s (sınırlı), 134 g/km CO2

320I: 330İ GİBİ AMA BİRAZ DAHA AZI

330i'deki gibi aynı dört silindirli turbo mimari ama her şey biraz kısılmış (185 HP ve 300 Nm). Daha yavaş tur zamanları, daha iyi CO2 emisyon ve tüketim değerleri var.

330D: BÜYÜK OLANI

Her şeyi yapan dizel. 265 HP gücü ve 580 Nm tork değerini bir araya getiriyor.

M340i & M340D: MİNİ M3'LER

Herkesin merakla beklediği modeller: 340i, M Performance özelliklerine kavuşuyor. Böylece yeni 3-serisi daha fazla güçle dans ediyor. Sonrasında M340d de geliyor.

330E: YENİ JENERASYON HİBRİT

Şarj edilebilir hibrit 3-serisi, bir kez daha 2.0 litre dört silindirli benzinli motoru ve elektrik motorunu bir araya getiriyor. Yeni batarya, eskisiyle aynı hacmi kaplıyor ama yüzde 50 oranında daha fazla menzil sunuyor. Elektrikli modda 60 km menzile sahip ve CO2 rakamı resmi olarak 37 g/km olarak açıklandı. BMW elektrikli motorların 3-serisini verimli yaptığı kadar eğlenceli hale getirdiğini de ifade ediyor. Yüzde 100 elektrikli 3-serisi olmayacak; buna en yakını 4-serisi baz alınan i4 olacak.

'3-SERİSİ VİRAJLAR İÇİN İSTEKLİ GÖRÜNMELİ'

BU KESİNLİKLE bir 3-serisi. G20 tasarım kökeninin tamamen dışına çıkmadı ve onun tanıdık bir araç olduğunu hemen anlayabiliyorsunuz. Dönüp etrafındaki detaylara baktığınızda yeni tasarım noktalarını görebilirsiniz. Arka çamurluklarda ve gövde panellerindeki yüzeyler, belki de birkaç yıl önce seri üretim araçta yapılması mümkün olmayan eğimlerdi.

Tasarım müdürü Marc Michael Markefka, "Bu tür çizgileri basit bir yüzeyde yapmak kolay ama 3 boyutlu bir alanda çok daha zor" diyor. "Tüm bunlar geliştirme ekibi için stratejik bir proje olmuştu. Tüm departmanların bu işin üstesinden gelmesi gerekliydi."

Böbrek ızgara daha basık ve daha üç boyutlu. Hareket halinde daha az sürtünme için aktif kanatçıklar var. Sürtünme kat sayısı 0.26'dan 0.23'e düşürülmüş; tamamen düz tabanın da bunda faydası var. Bir başka ayırt edici BMW özelliği olan Hofmeister kıvrımı (C sütununda yan camlardaki karakteristik kıvrım) evrimleşmiş. Gövdede camda değil ayrı bir parça olarak yer alıyor. Bu da aracın daha atletik görünmesini sağlamış.

Buradaki çok satması beklenen M Sport modeli. Bu araçta opsiyonel 19 inç jantlar ve lazer farlar var. Mavi ışıklandırma detaylarıyla kolayca ayırt ediliyor.

Markefka, "Farların yüksekliğini alçakta tutmak önemliydi. Aracı çok daha dinamik gösteriyor" diyor. 3-serisi'nin sportif kökenleri, çift egzozla devam ediyor. Lansman modelinde 90 mm çapı var. Sonraki modellerde 80 mm olacak. M340i ise, kendine has dikdörtgen egzoz tasarımına ve farlara temasına sahip olacak.

Ambiyans ışıkları sadece içeride kullanılmıyor. Dışarıda da ışıklandırma aracın tasarımının bir parçası. Zemine logoyu yansıtmak artık alışıldık bir durum oldu. 3-serisi bir adım daha ileri giderek 'ışıklandırmalı halı' özelliğini getiriyor: Eşiklerden uzun bir L motifi aracın uzunluğu boyunca arkaya doğru ışıklandırma yapılıyor.

Yine de asıl soru şu: BMW tasarımcıları yeterince cesur muydu? Markefka şöyle diyor: "Tasarımda ileriye doğru bir adım atmak istedik ve bence bunu başardık. Ama aynı zamanda köklerimize bağlı kaldık."

Yeni 3-serisi'nin yedi yıl boyunca satışta kalacağını düşündüğümüzde, bir makyajla birlikte bu mirası 2025'e de taşıyacak. ▸

DÜZ TABAN
Tamamen düz ve aero için optimize edilmiş taban sürüklenmeyi azaltıyor. Böylece verimlilik, performans ve yüksek hız dengesi artırılıyor. Sadece tümseklerde dikkatli geçin

MARKEFKA İLE BİR İKONUN EVRİMİ ÜZERİNE

"BU BİR SÜRÜŞ MAKİNESİ Yeni 3-serisi'ni tasarlarken bunu dikkate aldık. Uzun kaputu, kısa ön çıkıntıları ile tipik bir arkadan itişli oranları var. Bu sayede dinamik bir görünüme sahip. 5-serisi'nin görünümü daha çok otoban hızlarıyla ilgili; 7-serisi ise rahatlama. 3-serisi de virajlarda istekli görünmeli."

"Daha geniş iz açıklığı kesinlikle iyi bir fırsattı. Daha büyük jantlar da öyle. Oranların daha da vurgulanmasına katkı sağlıyorlar."

"İlk çalışmalarımıza ABD'de, Şanghay'da ve Avrupa'daki tasarım stüdyosundaki fikirlerle başladık. Yeni 3-serisi'ni tasarlamak çok zorlu ama aynı zamanda eğlenceliydi. İstediğimiz tüm özellikler burada. Departmanlar arasında bazı tartışmalar oldu ama sonuç olarak istediğimiz şeyden hiçbir zaman uzaklaşmadık."

EĞİMLER
Markefka özellikle eşiklerdeki eğimlerden çok söz ediyor. Aeroya katkı yapan detaylar stop gruplarını da kapsıyor. Sonrasında ise geriye doğru uzanıyor.

YENİ GRAFİKLER
Eski çift çizgili ışıklandırma teması tek bir büyük L'ye dönüşmüş. Markefka, "Bunu bilekle hareketleriyle kaligrafi çizimi yapılıyormuş gibi hayal edebilirsiniz" diyor.

M SPORT VERSİYONU
M Sport modellerinde bu farklı tampon, arkada daha keskin çizgiler ve daha derin difüzör detayları olacak.

BÜYÜYEN BİR TÜR

Güvenlik yönetmelikleri ve dengeyi artırma çalışmaları, yeni 3-serisi'nin genişlemesine ve uzamasına yol açtı. Böylece E39 5-serisi boyutlarına ulaşmış oldu.

BMW E39 5-SERİSİ (1995-2003)
Hiç ilk Mini'nin, BMW Mini'sinin yanına park ettiğini gördünüz mü? Mutlaka bir yerde görmüşsünüzdür. İşte şimdi 3-serisi de, modern klasik olan 5-serisi'nin boyutlarına ulaştı.

ÖNCEKİ BMW F30 3-SERİSİ
G20'den önceki model, henüz yaşını göstermeye başlamıştı. Birçok testin kazananı da olmaya devam ediyordu.

YENİ BMW G20 3-SERİSİ
Uzadı ve yükseklik neredeyse aynı kaldı. Ama genişleyerek virajlı yollarda daha fazla heyecan sunmaya hazırlanıyor.

EN ÜSTÜN SÜRÜŞ MAKİNESİ OLMAYA YAKIN

YENİ 3-SERİSİ'NİN alçak ızgarasına baktığınızda, yarı otonom sürüş sistemleri için gerekli olan büyük ön radar karşınıza çıkıyor. Daha fazlası tampondaki ikincil ızgaranın ardında gizli. Geniş açılı trifokal kamera ise, ön camın üst tarafında yer alıyor. Hepsi birlikte çalışarak yol çalışmalarını ve diğer araçları tespit edebiliyorlar. Yol çizgileri kaybolduğunda dahi 3-serisi kendi şeridinde kalmaya devam edebiliyor. Avrupa'da eller serbest sürüş Seviye 3 Otonom olarak tanımlanıyor ve çeşitli destek sistemleri olmadan buna izin verilmiyor. ABD ve Çin'de ise, sürücü 3-serisi'ni tamamen eller serbest bırakabiliyor, araç 60 km/s hıza kadar duruyor ve gerektiğinde hızlanıp yönlendirme yapıyor. Los Angeles trafiği için harika olmalı.

İçteki bir kamera ise, sürücünün yüzünü izliyor ve otonom sistemi gözünüzü yoldan ayırmadığınız sürece kapatmıyor. Mesela trafik ışıklarında siz telefonda oynarken yeşil ışık yandığında kafanızı kaldırmadan yola devam etmiyor.

Park Asistanı ve Geri Geri Gitme Asistanı da kullanışlı. İlk saydığımız oturmuş teknoloji sayesinde, ellerinizi direksiyondan ayırarak aracın paralel park alanından veya alışveriş alanı gibi park yerinden çıkmasını sağlıyorsunuz. Sistem bisiklet dahil gelen araçları kontrol ediyor. Geri Gitme Asistanı ise dar alanda park ederken herhangi bir sürtme yaşanmaması için size yardımcı oluyor.

Kişisel Asistan özelliği otonom sürüşle birlikte çalışıyor. Mesela her gün bir alanda camı açıp, bilet alarak bariyerin ardından geçiyorsanız, bunu öğrenerek camı sizin için açıyor. Yolculuğun bu bölümünde stop/start sistemini kapatıyor.

3-serisi öndeki aracı izleyebiliyor ve şeridinde kalıyor. Ama Avrupa yönetmelikleri ellerin direksiyonda olmasını gerektiriyor.

3-SERİSİ KUSURSUZLAŞTI MI?

BMW'NİN NÜRBURG geliştirme merkezinin etrafı virajlı yollarla çevrili. İşte bu 3-serisi'nin geliştirme çalışmalarının yapıldığı meşhur yollar. Aynı zamanda ABD, Fransa ve Galler'deki yollarda da denendi.

Biz de Almanya'da mühendislerin tepelerdeki ve düzlüklerdeki gizli test rotasındayız. Burası Eifel dağına yakın. Bazı hızlı, dar ve akıcı yolların birleşimi var. Birkaç saat önce Ring'de kullandığımız kamuflajlı 330i prototip aracımızdayız. Yeni 3-serisi bu hızlı test rotalarında evinde gibi hissettiriyor. M Sport frenler harika ve sekiz ileri otomatik şanzıman çok iyi ayarlanmış. Tam zamanında tam olarak doğru kademede. Spor koltukla aynı zamanda çok konforlu ve destekleri tam olarak doğru yerde. Bu araçla rahatlıkla yüzlerce kilometre yapabileceğinizi hissedebiliyorsunuz. 5-serisi'ndeki rafineliği hissettiriyor.

O halde kusursuz bir otomobil mi? Elbette üretime kadar aracın vermesi gereken bazı sorular olabilir. Kullandığımız prototipteki pasif amortisörler en sert Sport ayarlarındaydı ve 19 inç jantlar vardı. Buradaki test rotası son derece zorluydu. Ayrıca birçok yerde bozuk zemin de vardı. Sürüş kalitesi açısından harika. Ama bazı kaymak asfalt bölümlerde de ufak bir titreşim vardı. Muhtemelen BMW'nin son ayarları bunu çözecek. Üretim otomobilinin nasıl bir his vereceğini büyük bir merakla bekliyoruz.

Ancak değişmeyecek bir şey var ki o da aracın genişliği. Yeni 3-serisi artık kompakt bir virajlı yol otomobilinden daha çok 5-serisi gibi hissettiriyor. Virajlı yollarda daha fazla dikkat gerektiriyor ve bu da biraz strese yol açabiliyor. Ancak dengesi inanılmaz ve virajlara hız taşıması konusunda çok yetenekli.

Otomobil yolda oldukça dengeli ve limitleri çok yüksek. Yön değişimlerinde de memnun edici bir his sunuyor. Adeta kolunuzdaki dalış saatiyle planlamadığınız derinliklere dalmak gibi. Onun virajlarda farklı bir çekiciliği var.

Siyah halı olmadan bir yere gitmeyi sevmiyoruz...

OTOMOBİL OLDUKÇA DENGELİ VE LİMİTLERİ ÇOK YÜKSEK

CAR dergisini Turkcell dergilik uygulamasından indirebilirsiniz...

TURKCELL

Ayrıca

TTNET, DMags ve App Store'dan dergimize ulaşabilirsiniz.

ŞEHİR OTOMOBİLLERİ REHBERİ

3. yıl / 2018

Continental

Alfa Romeo Gulietta

Alfa Romeo Giulietta, 1955 yılında ilk kez yollara çıktı. İtalyan üretici bu ismi 2010 yılında güncel Giulietta modeli ile tekrar günümüze taşıdı. Yeni Giulietta, hafif makyajlarla değişim geçirerek günümüze kadar geldi. Son yapılan makyaj da yine daha öncekiler gibi ilk bakışta hissedilmeyecek türden. Alfa Romeo Giulietta'nın 120 HP gücündeki 1.6 lt turbo dizel motoru 6 ileri otomatik şanzımanla özellikle şehir içi kullanımlarda daha da konforlu hale geldi. 170 HP güç üreten 1.4 lt turbo benzinli motor da sadece otomatik şanzımanla satılıyor.

Audi A Sportback

Audi A1Sportback, sportif görünüme sahip şehirli otomobiller arasında yer alıyor. Türkiye'de sadece dizel motorla satılan A1 Sportback otomatik şanzıman ve Start & Stop özelliğine sahip. 1.6 TDI motor 116 HP gücünde. Şehir içinde performans ve ekonomi konusunda A1 Sportback, beklentileri karşılıyor.

BMW i3/i3S

Elektrikli otomobil konusunda Türkiye'de çok fazla seçenek olduğunu söylemek için biraz erken. BMW i3, elektrikli otomobil seçenekleri için başarılı bir alternatif. Yüzde 100 elektrikli motora sahip olan i3, tek şarjla 64 amper/saat'lik versiyonunda 190 km'lik menzile sahip. 94 amper/saat'lik versiyonu ise 300 km'ye kadar menzil sunmakta. Sadece şehir içinde otomobil kullananlar için i3, başarılı bir alternatif.

BMW X1

BMW X1 sürüş keyfini kendi ihtiyaçları ve isteklerine göre yorumlamak isteyenler için mükemmel bir otomobildir. BMW X1 tüm motor seçeneklerinde yüksek performans ve son derece düşük yakıt tüketimi ve emisyon seviyeleri sergiler. BMW X1, şehir içinde veya arazide olması fark etmeksizin, uzun aks aralığı ve kısa aks dışı mesafe sayesinde güçlü bir şekilde tanımlanmış silueti ile etkileyici bir duruş sergiler. BMW X1 sDrive 18i, 1.5 lt turbo benzinli motora sahip.

Citroen C3

Citroen C3, artık daha şehirli. Yenilenen C3, tarzı ve teknolojik yenilikleriyle şehre daha uygun hale geldi. Dünyada ilk kez lanse edilen Citroen, bağlantılı HD kamera sistemi olan ConnectedCAM, güvenlik kamerası görevini görürken, anlık paylaşımlarla sosyal medyayı daha aktif kullanmanızı da sağlıyor. 1.2 litrelik benzinli PureTech 3 silindirli motor 82 HP'lik güce sahipken 1.6 litrelik dizel BlueHDi motor 75 HP ve 100 HP'lik Stop & Start teknolojisine barındıran iki versiyon ile satılıyor. C3'te otomatik şanzıman sadece 115 HP gücündeki 1.6 lt'lik benzinli motor seçeneğinde yer alıyor.

C3 Aircross

Citroen, C3 Aircross'la küçük SUV pazarında ben de varım dedi. C3 Aircross güç, orijinallik ve tazelik dolu tutumuyla SUV dünyasında farkını gösteriyor. Artırılmış yerden yükseklik, büyük tekerlekler ve yokuş iniş destekli Grip Control her türlü yolda maceraya atılmanıza olanak tanıyor. Citroen C3 Aircross, çıkılan yola göre ön tekerleklerin çekiş gücünü değiştirerek en dik yokuşlardan inerken bile hızını koruyabiliyor. Hem şehir içinde hem otoyolda rahat ilerleyen Citroen C3 Aircross günlük hayatınızı kolaylaştırıyor.

Citroen C4 Cactus

Yeni Citroen C4 Cactus, kademeli hidrolik destekli süspansiyon sistemi, dünyada ilk kez kullanılan yüksek yoğunluklu sünger katkılı Advanced Comfort koltuklar ve güçlendirilmiş akustik yalıtıma sahip ve bu sayede konforda sınıfının standartlarını yükseltiyor. 1.2 litrelik benzinli PureTech 3 silindirli 110 HP'lik motor ve 100 HP gücündeki 1.6 lt turbo dizel motor 6 ileri otomatik şanzımanla satılıyor.

Dacia Sandero

Dacia Sandero, sınıfının en ucuz modelleri arasında olmayı sürdürüyor. Ağır makyajdan geçen Sandero'da geniş motor seçeneği mevcut. Easy-R adı verilen otomatik şanzıman da konbinasyonu çoğaltıyor. Stepway donanım paketi otomobili daha şık ve estetik gösteriyor. Sandero'da 1.0 lt 75 HP ve 0.9 Turbo 90 HP'lik benzinli motorlar bulunuyor. 0.9 lt Turbo versiyonda Easy-R opsiyonu da mevcut. 90 HP güç üreten 1.5 dCi dizel motorda da Easy-R opsiyonu mevcut.

Fiat 500

İkonik otomobiller arasında farklı bir yere sahip olan Fiat 500 ailesi genişlese de ilk ve küçük versiyonu hala dikkat çekici. Fiat 500 ve 500C'ye performanslı bir kardeş daha geldi. Daha önce 1.2lt 69 HP gücünde tek motor seçeneği bulunan 500'e artık 500S adında versiyonda eklendi. 500S'te 2 silindirli 0.9 lt ve turbo motor 2 farklı güçle görev yapacak. 500 Sport olarak adlandırılan bu versiyonda 1.2 lt'lik motor da kullanılacak. 0.9 lt motorsa 85 ve 105 HP'lik güç alternatifiyle satılıyor. 85 HP'lik versiyonda Dualogic yarı otomatik şanzıman kullanılırken, 105 HP'lik versiyonda sadece 6 ileri manuel şanzıman mevcut.

Fiat 500X

Efsane 500 ailesinin Crossover versiyonu 500X, yeni 1.6 lt Multijet otomatik şanzımanı ile özellikle şehir hayatı için beklenen kombinasyon oldu. 500X, geniş motor ve şanzıman seçeneği sunuyor. 1.4 turbo benzinli motor 140 ve 170 HP olarak satılıyor. 140 HP'lik versiyon 6 ileri otomatik şanzımanla satılıyor. 170 HP'lik versiyonda 9 ileri otomatik şanzıman görev yapıyor ve ailenin 4X4 çekiş sistemine sahip tek üyesi. 90 HP 1.3 ve 120 HP 1.6 lt hacmindeki dizel motorlardan ise sadece 1.6 lt'lik versiyonda otomatik şanzıman seçeneği mevcut.

Fiat Panda

Şehir içi kullanım için keyifli bir alternatif olan Fiat Panda, köklü bir geçmişe sahip. Küçük sınıf otomobiller içinde Türkiye'de çok fark edilmese de Avrupa'da sıkça sokaklarda rastladığımız bir model. Fiat Panda, geniş ve eğlenceli iç mekanı ile de dikkat çekiyor. Sıra dışı orta konsol ve yüksek konumlandırılmış vites topuzu sürüş konforunu artırıyor. Fiat Panda sadece 69 HP gücünde 1.2 lt benzinli motorla satılıyor.

Ford Fiesta

Ford Fiesta, ideal bir şehir otomobili. Ekonomik benzinli motorlarının başında turbo beslemeli 1.0 lt 100 HP gücündeki versiyonu geliyor. Otomatik şanzımanla satılan bu motor performansı ve düşük yakıt tüketimi ile dikkat çekiyor. 85 HP gücündeki 1.1 lt benzinli motorsa manuel şanzımanla sunuluyor. 1.5TDCi motor ise 85 HP gücünde ve 6 ileri manuel şanzımana sahip.

Ford EcoSport

Yenilenen EcoSport Avrupa ile birlikte Türkiye'de de satılmaya başlandı. Küçük sınıf SUV'ler arasına hızlı giriş yapan EcoSport, yan tarafa açılan bagaj kapağı ile büyük SUV'lere benziyor. EcoSport, Türkçe sesli komut özellikli SYNC 3 ve şehir içi aktif güvenlik sistemi gibi yenilikçi güvenlik sistemleriyle daha önce yaşamadığınız bir sürüş deneyimi sunuyor. EcoSport, 125 HP 1.0 benzinli motor otomatik şanzımanla satılırken, 1.5 dizel motorsa sadece manuel şanzımana sahip.

Honda Jazz

Kadın sürücülerin tercihleri arasında her zaman yer alan Honda Jazz, üçüncü nesli ile aramızda. Makyajlanan Jazz, kompakt yapısı ve şık tasarımı ile dikkat çekiyor. Önceki nesildeki gibi fonksiyonel koltuk yapısı şehir içi kullanımda her türlü ihtiyacınızı karşılıyor. Jazz, Türkiye'de 1.3 lt 102 HP ve 1.5 130 HP benzinli motorla sunuluyor. Her iki motorda otomatik (CVT) şanzımana sahip.

Honda HR-V

Uzun bir aradan aramıza katılan Honda HR-V, modern tasarımı ve modüler iç mekanı ile önceki versiyonundaki gibi şehir hayatına çabuk adapte olacağa benziyor. Ergonomik iç mekanı sürüş konforunu artırıyor. Honda HR-V 1.5 lt benzinli motorla satılıyor. 130 HP güce sahip olan motor otomatik (CVT) şanzımanla satılıyor.

Hyundai i10

Hyundai i10, küçük sınıf otomobillerin en sevimlilerinden biri. Yakın zamanda makyajlanan i10, büyükşehirlerde otomobil kullanma ihtiyacını çok iyi karşılıyor. Küçük boyutları sayesinde park avantajı sunuyor. Kullanışlı iç mekanı da sürüş konforunu arttırıyor. Hyundai i 10'da iki motor seçeneği sunuluyor. 1.0 lt 66 HP gücündeki motor da benzin ve LPG seçeneği mevcut. Ayrıca manuel ve otomatik şanzıman seçeneği de bulunuyor. 1.2 lt'lik 87 HP gücündeki motor ise sadece otomatik şanzımanla satılıyor.

Mükemmelden daha azına razı olmuyoruz

Continental 1871 yılında Hannover'de kuruluşundan itibaren tek bir hedefe odaklandı: Konfor ve keyiften ödün vermeden trafikte mutlak kontrolü sağlamak. Alman mühendislik uzmanlığı ve tüm otomotiv teknik bilgisi her bir lastikte bir araya geliyor.

Sayısız yenilik ve önde gelen otomobil üreticileri ile yakın işbirliğimiz otomobil sektörünün gelecek trendlerini belirlememize yardımcı olacak temeli sağlıyor. Continental'ın birinci sınıf lastikleri haklı olarak bağımsız testlerde sürekli "kesinlikle tavsiye olunur" derecesi alıyor.
Günümüzde, 61 farklı ülkede, 235.000 kalifiye çalışanımız, en kontrollü şekilde daha konforlu, daha sürdürülebilir ve daha güvenli hareket edebilmeniz için tüm tutku ve deneyimlerini inovasyonlarımıza katıyor.
Her sürücü için aynı sonuç: her türlü koşulun üstesinden gelecek derecede yüksek güven.

NEDEN CONTİNENTAL?
GÜVEN VE KONTROL
Continental tüm dünyadaki yolları ve bu yollarda nasıl fren yapmak gerektiğini anlıyor. Her gün tüm tutkumuzu ve deneyimimizi inovasyonlarımıza katıyoruz. Sadece en kaliteli malzemelerden yapılan her yeni ürünle standardı belirliyoruz. Hangi araç modeli veya yol durumunda olursa olsun, Continental lastiği sizi her zaman şeridinizde tutar.

ZORLU LASTİKLER İÇİN DAHA ZORLU TESTLER GEREKİR
GÜVENLİĞİNİZİ DÜNYA ÇAPINDA TEST EDİYORUZ.
Yıl boyu ABD; Yeni Zelanda, İsveç, İspanya ve de Hannover yakınında bulunan Contidrom pistlerinde yaptığımız lastik testlerinde sınır tanımadığımızı her daim gösteriyoruz - Contidrom, bağımsız uzmanlar tarafından da referans olarak gösterilen bir pisttir.
Tüm kış ve yaz lastiklerimiz dünyanın dört bir yanında her türlü hava ve yol koşulunda test edilir.

TEST DENEYİMİMİZİ KONUŞTURAN RAKAMLAR

✔ 890 test aracı
✔ 250.000 lastik
✔ Binek araç testlerinde kat edilen 40 milyon kilometre
✔ Dayanıklılık ve hız testlerinde kat edilen 200 milyon kilometre
✔ Yılda değerlendirilen 500.000 örnek malzeme

CONTINENTAL'İN ÖDÜLLÜ KIŞ LASTİĞİ

Dünyanın en büyük uluslararası lastik ve orijinal ekipman tedarikçilerinden Continental'in kış lastiği ürün yelpazesi, son bir yılda ADAC, Auto Motor Sport, AutoBild, Auto Express gibi Almanya ve dünyanın önde gelen yayınlarının bağımsız testlerinden geçer not alarak rakiplerini geride bıraktı.

Son 2 yılda tüm bağımsız testlerin% 80'inden fazlasında en çok önerilen lastik markası olan Continantal, özellikle bu yıl şimdiye kadar bütün testlerde aldığı skorun en iyisini aldı. Tek ürün segmentinde tüm rakiplerini geride bırakan Continental'in ödüllü kış lastiği WinterContact TS 860, tüm zorlu hava koşullarında mükemmel yol tutuşu, fren mesafesi ve kaymadan viraj alabilmesiyle en güvenilir lastik olduğunu bir kez daha teyit etmiş oldu.

Continental'in zorlu koşullar için özel olarak geliştirdiği WinterContact TS 860, henüz 2016'da piyasaya çıkmasına rağmen, son olarak Continental lastiklerini performans, kalite, güvenlik ve görünüş açısından değerlendiren Auto Express kış lastiği testlerinde üç yıldır, art arda birincilik kazandı.

KIŞ LASTİĞİNDE ÜSTÜN PERFORMANS VE İLERİ TEKNOLOJİNİN ADI: CONTIWINTERCONTACT TS 860

Özel sırt tasarımı ve kauçuk bileşimi ile performans artışı sağlayan ContiWinterContact TS 860, güvenli sürüş özelliğiyle zorlu hava koşullarında esnekliğini koruyarak, frenleme kabiliyetini ıslak, buzlu ve karla kaplı yollara güvenle aktarıyor. Continental'in alanında uzman mühendisleri tarafından, kompakt ve orta büyüklükte araçlara yönelik geliştirilmiştir.

Continental tarafından geliştirilen buzlu yolda fren teknolojisi (Liquid Layer Drainage) ise buzlu yolda lastiğin temas yüzeyini sürekli olarak sudan arındırmaya yardımcı oluyor ve su tahliyesine olanak sağlayarak buzlu ve donmuş yollarda fren performansını artırıyor.

WinterContact TS 860, Snow Curve+ teknolojisi sayesinde de lastiğin karla kaplı yollarla kenetlenmesini güçlendiriyor. Bu teknoloji, tüm lastik profili üzerinde 1000'i aşan noktada karı sıkıştırarak, toplamda ve özellikle viraj alma esnasında daha iyi kavrama sağlıyor.

KIŞ LASTİĞİ KULLANMANIN ÖNEMİ

Continental, hava sıcaklıklarının düştüğü her yerde kış lastiğine geçiş yapmanın gerekli olduğunu belirtiyor.

Kışın yaz lastiği kullanmak kazaya davetiye çıkarıyor.

Özel geliştirilmiş lastik hamuru ileüretilen kış lastikleri, sıcaklıklar düştüğünde dahi sertleşmeyerek, yol üzerinde tutuşu artırır.

Kış lastikleri, üretimlerinde kullanılan özel hamur karışımları sayesinde düşük sıcaklıklarda bile maksimum performans gösterir.

Kışın yaz lastiği kullanmak lastiklerin daha çabuk yıpranmasına neden olurken aynı şekilde yazın kış lastiği kullanmaya devam etmek lastikte performans kaybı ve lastik ömrünün hızlı bir şekilde tükenmesine yol açar.

Kış lastiği seçimi yaparken aracın orijinal lastik ebadına uymak gerekiyor. Eğer araç için ebat değişikliği yapılacaksa, mutlaka araç üreticisinin önerdiği ebatlar dikkate alınmalıdır.

Lastik seçerken sadece lastiğin fiyatına bakmak yerine, her zaman uzun vadeli düşünmek gerekiyor. Fiyat olarak kısa vadede uygun görünen bir lastik uzun vadede güvenlik, performans, uzun ömür ve yakıt tasarrufu gibi farklı kriterler dikkate alındığında istenilen performansı göstermeyebilir. .

KIŞ LASTİKLERİ NE ZAMAN TAKILMALI?

Hemen hemen her sonbahar aynı olay yaşanır... "Kış lastiklerini takmak için daha zaman var, acele etmeye gerek yok" ya da "Meteoroloji kar yağışından bahsetmedi" deriz ve bir sabah aniden lastikleri alelacele değiştirmemiz gerekir. Çünkü ya gece aniden kar bastırmıştır ya da kış lastiklerini takmanın zorunlu olduğu gün gelmiş çatmıştır. Kış lastiklerinizi takmak için kar yağmasını veya kış ekipmanlarının zorunlu hale geldiği tarihi beklemeyin! Her şeyden önce dikkate alınması gereken kriter hava sıcaklıklarının düşmesidir. Birdenbire böylesi bir durumla karşı karşıya kalmak tatsız olmasının ötesinde aynı zamanda tehlikelidir. 7°C'nin altındaki sıcaklıklarda yaz lastiklerinin hamurunun sertleştiğini ve kavrama kapasitesini kaybettiğini biliyor muydunuz? Bu nedenle sıcaklıklar düşer düşmez kış lastiklerinizi takmanızı öneriyoruz. Çünkü kış lastikleri performanslarını düşük sıcaklıklarda gösteren hamurlara; ıslak, karlı ve buzlu zeminlerde kavrama ve çekiş kabiliyetini korumasını sağlayacak dişlere ve kılcal kanallara sahiptir.

YOLLAR KARLI DEĞİLKEN KIŞ LASTİĞİNİ NEDEN KULLANAYIM?

Sertleşen hava şartlarına karşın hâlâ kar lastiklerini takmamak öncelikle risk yönetimi açısından son derece yanlıştır. Stratejik bir hareket olan kış lastiklerini kullanmaya başlamak bir risk yönetimi, kar zinciri takmak ise kriz yönetimidir. Buna bağlı olarak, ne kadar çok risk yönetimi yaparsanız, o kadar az kriz yönetimi yapmaya ihtiyaç duyarsınız. Kış lastiği kar yağsın ya da yağmasın düşük sıcaklıklarda aracın yola tutunma gücünü artırır, aşırı buzlanma olmadığı sürece aracın kar üzerinde gitmesine ve durmasına olanak tanır. Özellikle kuru yollardan kaygan yollara (köprü veya viyadük üzerinde buzlanma veya siyah/ kara buz vb.) ani girişlerde aracın yolda kalma şansını artırır. Bir başka deyişle kış lastikleri olası riskleri azaltır. Yaz lastikleri ise aynı şartlarda, özellikle de ani zemin değişikliklerinde aracı yolda tutamaz. Ayrıca çok daha erken ve sık kar zinciri takma ihtiyacı doğuran yaz lastiklerine zincir takıldığında yavaş gitme ve kuru zeminde çıkarma zorunluluğu da ortaya çıkar.

KIŞIN ARAÇ KULLANIRKEN

Kış lastikleri kavrama ve hareket kabiliyeti garantisi sağlasa da, sürüşünüzü yolun durumuna (taze kar, erimiş kar, buzlanma...) adapte etmelisiniz. Kontrol dışı patinajları önlemeye yönelik birkaç temel tavsiyeyi aşağıda bulabilirsiniz.

LİMİTLERİNİZİ BİLİN

İyi sürücü, aracını hızlı kullanan değil aracının zemin ile temasını kaybetmesini engelleyen sürücüdür. Bu nedenle kış mevsiminde uygulanması gereken ilk kural hızı düşürmektir. Fren yapmayı önceden planlayın. Kaygan zeminde sert fren yapmak kaçınılmaz bir şekilde kontrol kaybına yol açar. Böyle bir durumla karşılaşmamak için önünüzdeki araçla aranızda yeterli güvenlik mesafesi bırakın ve ani yön değişimlerinden kaçının.

FREN YAPMAYI ÖNCEDEN PLANLAYIN

Kaygan zeminde sert fren yapmak kaçınılmaz bir şekilde kontrol kaybına yol açar. Böyle bir durumla karşılaşmamak için önünüzdeki araçla aranızda yeterli güvenlik mesafesi bırakın ve ani yön değişimlerinden kaçının.

GAZA YAVAŞÇA BASIN

Çeker tekerleklerin patinaj yapmasını önlemek için aşamalı olarak hızlanın. Eğer aracın kavrama kabiliyetini kaybettiğinizi hissediyorsanız bir üst vitese geçin. Tekerleklere giden güç bir anda düşecek ve tekrar kavrama kabiliyetine kavuşacaksınız. Zorlu yokuşlarda da aynı şekilde hareket etmeyi unutmayın

VİRAJLARDA KONTROLLÜ-TEMKİNLİ SÜRÜŞ

Burada da öngörü esas niteliği taşır. Bir viraja gireceğiniz sırada yol henüz düz iken yavaşlayın. Direksiyonu hafif bir şekilde çevirerek yavaş bir hızla virajı alın. Viraj sonunda gaz pedalını köklemeden aşamalı bir şekilde hızlanın. Bu önlemlere rağmen otomobiliniz patinaj çekmeye başlarsa, aracın kontrolünü sağlamak için bir şansınız daha var o da gözlerinizi yoldan ayırmamak. Eğer gözünüzü bir nesneye sabitlerseniz bu nesneye çarpma olasılığınız son derece yükselir.

ÖNDEN ÇEKİŞLİ ARAÇ (ÇEKER TEKERLEKLERİ ÖNDEDİR)

Araç hâkimiyetinin kaybedilmesi sert frenlemeden kaynaklanıyorsa fren pedalını tamamen serbest bırakın. Eğer ön tekerlekler zemin ile teması kaybederse gaz pedalını yavaşça serbest bırakın ve ön lastik takımına daha fazla ağırlık vermek için debriyaj pedalına basın. Kontrolü tekrar sağladıktan sonra daha uygun bir sürüş tarzı uygulayın.

ARKADAN İTİŞLİ ARAÇ (ÇEKER TEKERLERİ ARKADADIR)

Patinaj sert frenlemeden kaynaklanıyorsa fren pedalını tamamen serbest bırakın. Eğer arka tekerlekler kavrama kabiliyetlerini kaybederse, kavramayı geri kazanmak için gaz ve debriyaj pedalları ile oynayın. Araç hâkimiyetini geri kazanmak için direksiyonu gitmek istediğiniz yöne yavaşça çevirin.Kontrolü tekrar sağladıktan sonra daha makul bir hız ile sürüşe devam edin.

PATİNAJ ÖNLEME SİSTEMİ (ASR) KULLANILMALI MI?

ASR, aracın kalkışı sırasında patinaj yapmaya başlayan tekerleğe uygulanan tork kuvvetini düşürerek bu kuvveti diğer tekerleğe aktarır. Bu sayede kar ve buz üzerindeki kalkışları daha güvenli hale getirir. Buna karşılık çeker durumdaki tekerlek de kavrama kabiliyetini kaybettiğinde ASR, tekerlekler kavrama kabiliyetini yeniden kazanıncaya kadar motorun gücünü aşağı çeker. Aşırı derecede kaygan bir yüzeyle karşılaşıldığında patinaj limiti o kadar düşük olabiliyor ki, motor, otomobili harekete geçirmeye yetecek kadar tork kuvveti üretmeyebilir. Bu sorunu çözmenin de tek yolu ASR'yi devre dışı bırakmaktan geçer.

Continental Türkiye Ticari Operasyonalar Direktörü Egemen Atış

Global olarak en büyük gelecek hedefimiz "Vision Zero"

Kış lastikleri konusunda öncelikle genel bir bilgi verir misiniz? Kış lastiği ve diğer lastiklerin arasındaki farklar nelerdir?
Aracın yolla temasını sağlayan lastikler, sürüş güvenliği açısından en önemli ekipmanlardan biridir. Bir anlamda yol arkadaşınızdır, bu yüzden de doğru ve mevsimine uygun seçilmesi hayati önem taşır. Yazın yaz lastiği kışın da kış lastiği kullanılması gerekir. Kış lastikleri; desenleri, hamurları ve diş derinlikleri açısından tamamen kış şartlarında güvenli sürüş için tasarlanmıştır. Bu lastikleri kullanmak için kar yağmasına, fırtınaya ya da olumsuz hava koşullarını beklemeye gerek yoktur. Hava sıcaklığının +7 derecenin altına düşmesiyle birlikte kış lastikleri en iyi yol tutuş ve fren performansını sunmanın yanı sıra kılcal kanal teknolojisi ile buzlu ve karlı yollar üzerinde yüksek çekiş gücü ve yüksek kilometre performansı da sağlar. Kışın, yaz lastiklerinin kullanılmasıyla uzayan fren mesafesi ve lastiğin sertleşmesiyle beraber hızlı aşınma kaçınılmazdır. Standart lastik ve kış lastiği ile karla kaplı bir zeminde yapılan araştırmalar sonucunda, standart lastiğin saatte 50 km hızda fren mesafesinin 43 metre, kış lastiğinin fren mesafesinin ise aynı hızda 35 metre olduğu tespit edilmiştir. Aradaki bu 8 metrelik fark, oldukça önemli çünkü hayati risk taşıyan kazaların önlenmesi anlamına geliyor. Bu yüzden kışın yaz lastikleri kullanılmamalıdır. Hava ve yol koşulları ne olursa olsun, sıcaklık +7 derecenin altına düştüğünde, kış lastiğine geçiş yapmak gerekir.

Türkiye'de kış lastiği alışkanlığı nasıl?
Yasal zorunluluk dışında kalan araç sahiplerinin kış lastiği kullanımı arttı mı?
Kış lastiği kullanımı bilinci artık alışkanlığa dönüşmeye başladı. Ancak kış lastiği kullanımını tüm yıla yaymanın veya yaz koşullarında da kış lastiği ile devam etmenin verimliliği düşürdüğünü göz ardı etmemek gerekiyor. Artan trafikle birlikte toplam trafik güvenliği de çok önemli ve Continental'in asla taviz vermediği ve vermeyeceği "güvenlik", tüketicilerin ve tüm taşımacılık sektöründe hizmet veren firmaların da asla vazgeçemeyeceği bir kriter. Sürüş ve sürücü güvenliğini tüm çalışmalarında ilk sıraya koyan Continental olarak, trafiğe kayıtlı araç sayısının her geçen yıl artışını ve ilerleyen yıllarda genç nüfusta araç sahipliğinin artacağını göz önüne alarak, sürücüleri bilinçlendirecek, güvenli sürüşe teşvik edecek çalışmalar yapıyor ve kendi teknolojimizi geliştiriyoruz. Tüm bu teknolojiler ve çalışmalar bir yana, en büyük sorumluluk sürücülere düşüyor. Bilinçli sürücülerin sayısı arttıkça, "Sıfır Kaza" hedeflerimize bir adım daha yaklaşıyoruz. Güvenli sürüş denince akla gelen ilk kriter ise mevsimine uygun lastik kullanımı. Bu konuda toplumda farkındalığı artırmak en büyük önceliklerimizden biri... Sürücülere her fırsatta şunu hatırlatıyoruz; lastik seçerken sadece lastiğin fiyatına bakmak yerine, her zaman uzun vadeli düşünmek gerekiyor. Fiyat olarak kısa vadede uygun görünen bir lastik uzun vadede güvenlik, performans, uzun ömür ve yakıt tasarrufu gibi farklı segmentlerdeki kriterler dikkate alındığında olumsuz sonuçlar çıkartabilir.

Continental'in kış lastikleri hakkında değerlendirme yapabilir misiniz?
Dünyanın en büyük uluslararası lastik ve orijinal ekipman tedarikçilerinden Continental'in kış lastiği ürün yelpazesi, son bir yılda ADAC, Auto Motor Sport, AutoBild, Auto Express gibi Almanya ve dünyanın önde gelen yayınlarının bağımsız testlerinden geçer not alarak rakiplerini geride bıraktı. Son 2 yılda tüm bağımsız testlerin% 80'inden fazlasında en çok önerilen lastik markası olduk. Tek ürün segmentinde tüm rakiplerini geride bırakan ödüllü kış lastiğimiz WinterContact TS 860, tüm zorlu hava koşullarında mükemmel yol tutuşu, fren mesafesi ve kaymadan viraj alabilmesiyle en güvenilir lastik olduğunu bir kez daha teyit etmiş oldu. Zorlu koşullar için özel olarak geliştirdiğimiz WinterContact TS 860, 2016'da piyasaya çıkmasına rağmen, Auto Express kış lastiği testlerinde üç yıldır, art arda birincilik kazanıyor. ContiWinterContact TS 860, kış koşullarında aracınızın en yakın dostu olarak, maksimum frenleme mesafesi ve güvenilir yol tutuşu ile öne çıkıyor.

Kış lastiği kampanyanızdan bahseder misiniz?
Her yıl kışa farklı kampanyalar hazırlıyoruz. Bu yıl da kış sezonuna özel "4 Al 3 Öde" kampanyamız var. 31 Aralık tarihine kadar sürecek kampanya, Continental marka binek, 4x4 ve hafif ticari kış lastiklerinde geçerli. Ayrıca sürücülerimize konusunda uzman ve donanımlı Continental yetkili satıcılarında uygun koşullarda ve güvenli "Lastik Saklama Hizmeti" de sunuyoruz. Sürücüler, hem lastiklerinin durumuyla ilgili bilgilendiriliyorlar hem de üst seviyede montaj hizmeti alma şansına sahip oluyorlar.

Türkiye'de 10'uncu yılınızı kutladınız, 10 yılda sektörde nasıl bir yer edindiniz?
60 ülkede faaliyet gösteren bir teknoloji şirketi olarak, Türkiye'de de 10 yıldır araçlar, makineler, trafik ve ulaşım için güvenli, verimli, akıllı ve uygun fiyatlı çözümler sunuyoruz. Continental Türkiye olarak personelimizi, tüm Türkiye genelindeki yetkili satıcılarımızı, çalışanlarını düşündüğümüzde yaklaşık 1500 aileye iş sağlıyoruz. 10 yıldır bayi ağımızın kapsamını genişleterek işlerimizi daha da güçlendiriyoruz.
Türk lastik endüstrisi önemli bir potansiyel ve yıldan yıla büyüme dinamiği sergiliyor. Avrupa'da kamyon kategorisinde en büyük pazar olan Türkiye aynı zamanda Avrupa'nın en büyük ağır ticari araç parklarından birine ev sahipliği yapıyor. Bu kategori 2009 ve 2017 yılları arasında %10 büyüme göstermişti. Biz de bu büyümeye katkı sağlayarak, pazarın ihtiyaçlarına göre geliştirilen inovasyonlara yön vererek müşterilerimiz için değer üretiyoruz. Bunun en güzel örneklerinden biri, Türkiye'ye özel olarak geliştirdiğimiz "Extra Duty (ED)" Kamyon ve Treyler lastikleri. Son inovasyonumuz olan Dijital Lastik İzleme Teknolojisi ContiConnect™ Live ise 2019'da Türkiye'ye gelecek. Bu teknolojimiz ile filo müşterilerimize kendi cihazlarını kullanma çözümünü sunacağız. Müşterilerimiz, Continental'in yol ve sürüş güvenliği ile yapay zekâ gibi en son teknolojilerle geliştirilen ekipman ve çözümlerin ortaya çıkmasının yolunu açan araştırma ve geliştirme faaliyetlerinden fayda sağlıyor. Biz de bundan gurur duyuyoruz.

Continental'in gelecek teknolojileriniz konusunda okurlarımızı bilgilendirir misiniz?
Global olarak en büyük gelecek hedefimiz "Vision Zero". Continental olarak 140 yılı aşkın bir süredir sürüş güvenliğine liderlik ediyoruz. "Vision Zero" ile bu iddiamızı başka bir boyuta taşıdık. Dünya çapında en büyük güvenlik uzmanlarından biri olarak, 3 aşamada başarıya ulaşacağımız bu önemli hedefi merkezimize koyduk. Bu doğrultuda hayata geçirdiğimiz teknoloji ve uygulamalarla sıfır ölüm, sıfır yaralanma ve sıfır kazayı amaçlıyoruz. Yenilikçi lastik ürünlerimizin yanı sıra günümüzde modern otomobillerin çoğunda bulunabilecek, oyunun kurallarını değiştiren teknolojiler de geliştiriyoruz. Bu hedefle, lastikleri daha "akıllı" hale getirmeye çalışıyoruz. Lastiklerde sensör kullanarak ortaya çıkaracağımız akıllı lastikler, güvenlik, tasarruf gibi konularda sürücülere fayda sağlayacak. Bu sensörler yolu inceleyerek yol durumu hakkında bilgi sahibi olacak. Aynı zamanda lastik basıncı ve hız gibi parametrelerde sensörler tarafından sürekli takip edilecek. Birçok araçtan toplanan bu bilgiler daha sonra diğer araçlarla paylaşılmak üzere buluta taşınacak.
Peki, bunun sürücülere ve sürüş güvenliğine faydası ne? Şöyle örnek verelim; aracınızla otoyolda seyir halinde gidiyorsunuz ve 1 km önünüzdeki araç buzlanmaya bağlı kaymaya başlıyor. Sensörler kayan araçtan aldıkları buzlanma ve kayma bilgilerini bulut üzerinden sizin aracınız da dâhil olmak üzere arkadan gelen araçlara aktarıyor. Bu sayede 1 km ötedeki yol durumu hakkında anlık bilgiye sahip olabiliyorsunuz. Bu tür bilgilerden elde edilen verilerle yapılacak çok şey olduğunu düşünüyoruz. Önümüzde çok ciddi bir potansiyel var. Otobüs veya kamyon filolarına sahip firmalar için bir güvenlik sistemi geliştirdik. Lastik basıncını anlık olarak kontrol eden ve sürücüye bildiren bu sisteme de ContiPressureCheck adını verdik. ContiPressureCheck, lastiği bir nevi "akıllı" hale getiriyor. Lastiğin içerisine yerleştirilen sensörler lastik basıncını, sıcaklığını, diş derinliğini ölçüp sürücüye bilgi veriyor. Bu sayede araç performansı korunurken yakıt tasarrufu da sağlanıyor. Ağır vasıtada kullandığımız bu teknolojiyi birebir alıp binek araçta da kullanma imkânına sahibiz. Mesela sadece lastiği değil, jantı da içeren bir akıllı lastik konsepti üzerinde çalışıyoruz: Frankfurt'ta tanıttığımız ContiSense ve ContiAdapt sistemleri. Bu teknolojileri bir konsept olmaktan çıkarıp gündelik yaşamın bir parçası yapmayı hedefliyoruz. Bahsettiğimiz 20-25 yıllık uzun bir zaman dilimi değil. Geçmişte hayal bile edemediğimiz bu teknolojileri kısa bir süre içerisinde yollarda görebileceğiz.

Hyundai i20

İzmit'te üretilip dünyaya sunulan Hyundai i20, makyajlandı. Makyajla beraber 5 kapı HB ve Active modelleri Türkiye'de tekrar satılırken. Coupe versiyonu artık sadece yurt dışı için üretilir hale geldi. 1.0 lt 120 HP ve 1.4 lt 100 HP gücündeki benzinli motorlar otomatik şanzımanla sunuluyor ve bu iki motor 5 kapı HB ve Active modellerinde ortak olarak kullanılıyor. Sadece 5 kapılı HB versiyonda kullanılan 1.2 lt 84 HP benzinli ve 1.4 lt 90HP dizel motorsa manuel şanzımanla satılıyor.

Hyundai Kona

Kıvrımlı hatları şık bir şekilde birleştiren yeni Kona her açıdan etkileyici. Kendine özgü, kaslı yüzey tasarımıyla cesur bir SUV görünümü sunan Kona, sınıfına kendine hızlı şekilde yer açtı. Karizmatik ön tasarımı araca farklı bir hava katıyor. İç mekan konusunda da modern ve ergonomik olan Kona, Türkiye'de sadece benzinli motorlarla satılıyor. 1.0 lt 120 HP gücündeki motor manuel şanzımanlı ve 4X2 çekiş sistemine sahip. 1.6 lt 177 HP gücündeki motor otomatik şanzımanlı ve 4X4 çekiş sistemi ile dikkat çekiyor.

Mazda CX-3

Şehirde Crossover kullanmayı sevenler için Mazda CX-3 iyi bir alternatif. CX-3'ün boyutları ve tasarımı şehir hayatında sizi çok iyi yansıtacak türden. Mazda'nın geleceğe dönük KODO tasarımı iç ve dış kısımlarda kendini gösteriyor. İç kısımda otomobille bir olma felsefesi sayesinde sürücü odaklı yapı dikkat çekiyor. CX-3 1.5 lt 105 HP motorla sunuluyor. Önden çekişli versiyonu sadece manuel şanzımanla ve 4X4 versiyonu ise sadece otomatik şanzımanla satılıyor.

Mercedes A Serisi

Mercedes A Sınıfı'nın yeni ve sezgisel MBUX multimedya sistemi, dünya üzerinde tek bir insan için yani sizin için yapılmıştır. Tasarımı kadar MBUX sistemi ile kendinden bahsettiren A Serisi, geniş iç mekanı ile de dikkat çekiyor. A Serisi'nde kullanılan 1.3 lt benzinli motor iki farklı güçte sunuluyor. 136 HP ve 163 HP gücündeki motor seçeneklerinde otomatik şanzıman kullanılıyor. A Serisi'nde 116 HP gücündeki 1.5 lt dizel motorda otomatik şanzımana sahip.

Mini 3-5 Kapı

Mini markası artık oldukça kalabalık bir aileye sahip ve hepside şehir hayatında sıkça karşımıza çıkıyor. Biz bu ekimizde 3 ve 5 kapılı versiyona yer verdik ne de olsa Mini denilince ilk akla gelen versiyonlar onlar oluyor. Her iki karoser seçeneğinde de 1.5 lt benzinli ve dizel motorlar görev yapıyor. Her iki motor seçeneği de sadece otomatik şanzımanla sunuluyor. 1.5 benzinli motor 136 HP gücünde. 1.5 dizel motorsa 116 HP güce sahip.

Nissan Micra

Sınıfının en çok satılan modellerinden biri olan Nissan Micra, kompakt yapısı ile tam bir şehirli. Klasikleşen tasarımı ve net iç mekanı ile Micra sürücü odaklı bir otomobil. Tasarım olarak çok alışılmış çizgilerini koruyan Micra, yurtdışında yeni tasarımlı versiyonu ile satılsa da ülkemizde hala güncellenmedi. Micra 1.2 lt 80 HP gücündeki motorla satılıyor. Bu motor manuel veya otomatik (CVT) şanzımanla satılıyor.

Nissan Juke

Crossover sınıfında öncü markalardan olan Nissan'ın Juke modeli üretildiği ilk günden bu yana tasarımı ve farklı iç mekanı ile dikkat çekiyor. İç tasarımda özellikle işlevsel kokpiti ve motosikleti andıran orta konsoluyla Juke dış tasarımdaki farklılık anlayışını iç mekana da yansıtıyor. Juke, şehir içinde crossover kullanmayı sevenler için iyi bir seçenek. 1.2 lt 115 HP manuel ve 1.6 lt 117 HP otomatik (CVT) benzinli ve 1.5 lt 110 HP manuel şanzımanlı dizel motor seçenekleriyle müşteri talebini karşılıyor.

Opel Corsa

B segmentinin başarılı modelleri arasında gösterilen. Corsa, güçlü tasarımı ve işlevsel iç mekanı dışında kullanılan sürüş güvenliği donanımlarıyla da ön plana çıkıyor. Opel Corsa'da 1.2 lt 70 HP ve 1.4 lt 90 HP gücünde 2 benzinli motor sunuluyor. 1.4 lt motorlu versiyonu otomatik şanzımanla satılıyor. 1.3 CDTI dizel motorsa 75 ve 95 HP'lik seçeneklere sahip. 95 HP'lik versiyonda otomatik şanzıman mevcut.

Opel Mokka

Crossover sınıfı her geçen yıl markaların daha çok üzerinde durduğu bir sınıf haline geliyor. Opel'de Mokka'yı yeniledi ve Mokka X olarak isimlendirdi. Yeni Mokka X, daha sportif ve sert görünümlü. İç mekanda da sürücüye sunduğu teknolojilerle destek olan Mokka X, geniş motor ve şanzıman kombinasyonu sunuyor. 1.4 turbo benzinli motorsa 140 HP gücünde manuel ve otomatik şanzıman seçeneği bu motorda mevcut. 136 HP gücündeki 1.6 CDTI motor seçeneğinde manuel ve otomatik şanzıman seçeneği sunuluyor. Bu motorun manuel şanzıman seçeneğinde 4X4 çekiş sistemi de mevcut.

Peugeot 208

Peugeot 208'in genlerindeki sportiflik tasarımına yansıyor. Otomobilin dış tasarımı kadar içi de sportif. Şehir hayatında tüm beklentileri karşılayan Peugeot 208, farklı motor alternatifleri ile karşımızda. 1.2 lt 82 HP'lik benzinli motoru manuel ve otomatik şanzıman alternatifine sahip. 1.2 lt 110 HP'lik versiyonsa sadece otomatik şanzımanla satılıyor. Bu versiyonda start&stop özelliği olması da şehir içinde ekonomi sağlıyor. 1.6 lt 100 HP HDI dizel versiyonda manuel ve otomatik şanzıman seçeneği bulunuyor. Serinin en güçlüsü ise 208 HP gücündeki 1.6 turbo benzinli motorlu 208 GT by HP.

Peugeot 2008

Peugeot 2008, geniş iç hacmi ve yüksek donanım seviyesiyle sınıfının dikkat çeken modelleri arasında yer alıyor. 2008'de kullanılan 1.2 lt benzinli motor 110 HP gücünde ve sadece otomatik şanzımanla sunuluyor. 1.6 lt hacminde ve 110 HP gücündeki dizel motordaysa manuel şanzıman ve 6 ileri otomatik şanzıman bulunuyor.

Renault Clio-Sport Tourer

Şehir otomobilleri denilince akla gelen yerli üretim modellerden biri olan Clio, 2 farklı karoserle üretiliyor. HB dışında Sport Tourer adı verilen karoser seçeneği de aynı anda makyajlandı. Daha sportif bir görünümle karşımıza çıkan Clio ailesinde motorlarda değişiklik yapılmadı. HB versiyonda Sport Tourer'da aynı motor şanzımanlar kullanılıyor.1.2 lt 75 HP ve başka bir bloğa sahip 1.2 lt turbo 120 HP benzinli motorlar bulunuyor. 120 HP'lik versiyonda otomatik şanzıman sunuluyor.

Renault Zoe

ZOE'nin diğer Renault modelleriyle pek benzerlik gösterdiğini söyleyemeyiz. Kendine has bir tasarım anlayışı olan ZOE'nin de diğer elektrikli otomobillere benzediğini söylemek lazım. ZOE'nin iç mekanı akaryakıtlı bir otomobilden türetilmediği için özgün. Orta konsol Clio'dan alınıp revize edilmiş. 92 HP güç ve 220 Nm tork otomobilin teknik verileri içinde. Turbo kadar tork atmosferikli bir otomobil kadar güce sahip olan motorda ses ise hiç yok. Daha önceki versiyona göre menzilin artmış olması aracı daha şehirli kılıyor.

Renault Captur

Renault Captur'un yenilenen ön tasarımı, güçlendirilen ızgarası ve tasarımı yenilenen jantlarıyla daha şık bir tasarım sunuyor. Arka kısımda yenilikten nasibini aldı ve stop grubu daha modern hale geldi. Captur'un iç mekanı da bir şehir otomobili için oldukça şık ve işlevsel. Captur'da 2 benzinli motor bulunuyor. 0.9 lt 90 HP'lik versiyonu manuel şanzımanla 1.2 lt 120 HP'lik versiyonu da otomatik şanzımanla satılmakta. 1.6 lt 90 HP'lik dizel motorsa manuel ve otomatik şanzıman seçenekleri ile sunuluyor.

Seat Ibiza

Seat Ibiza, şehir otomobilleri içinde sportif tarzı ile dikkat çekiyor. Sert çizgisi FR adlı versiyonunda daha çok ön plana çıkıyor. Sportif olduğu kadar konfordan da ödün vermeyen Ibiza şehir içi kullanımda keyif veriyor. Ibiza'da 1.0 lt 95 HP benzinli motor manuel şanzımanla sunuluyor. 1.0 115 HP'lik versiyonunda ise sadece otomatik şanzımanla satılıyor. ve 1.8 TSI 192 HP benzinli motorlar bulunuyor.

Seat Arona

Seat'ın Crossover temsilcisi Arona, akıcı tasarımı ve kişiselleştirmeye yatkın kombinasyonu ile dikkat çekiyor. Çift renkli dış tasarımı özellikle ön kısımda markanın imajını çok iyi yansıtıyor. Yüksek yapısı iç mekanda genişlik hissi veriyor. Ergonomik iç mekanı aracın artılarından. Arona'da 1.0 lt 115 HP benzinli ve 1.6 lt dizel 95 HP motor seçenekleri bulunuyor.Her iki motorda sadece otomatik şanzımanla kombine ediliyor.

Skoda Fabia

Skoda Fabia, makyajlandıktan sonra tekrar yollara çıkı. Skoda'nın B segmentindeki popüler otomobili Fabia, piyasaya çıkışından 4 yıl sonra kapsamlı bir yenilenme operasyonu geçirdi. Tasarımın yanı sıra teknolojik donanımlarıyla da yenilenen Fabia, böylelikle hızla değişim gösteren otomotiv dünyasına da daha iyi uyum sağlamış oldu. Yenilenen Fabia'da 2 farklı güç 1.0 lt turbo benzinli motor sunuluyor. 75 HP'lik versiyonu manuel 110 HP'lik versiyonu ise DSG otomatik şanzımanla satılıyor.

Skoda Rapid Spaceback

Skoda'nın kompakt modeli Rapid'in HB ve SW arası modeli olan Rapid Spaceback, şehir içi için ideal bir otomobil. Akıcı tasarımı ve geniş iç mekanı ile Skoda Rapid Spaceback, büyük bagajı ile de işlevselliğini artırıyor. Skoda Rapis Spaceback, tek motorla geliyor. 1.0 lt 110 HP gücündeki motor otomatik şanzımana sahip.

Smart

Şehir otomobili dendiğinde Smart olamadan olmaz. 2 ve 4 kişilik versiyonu olan Smart'a elektrikli motorlu fortwo coupe de eklendi. Yüzde yüz elektrikli olan EQ fortwo 82 HP güce sahip. 71 HP gücündeki 1.0 lt benzinli motor fourtwo coupe ve forfour'da kullanılıyor. 90 HP'lik 0.9 cc hacmindeki motorsa forfour ve fortwo cabrio da görev yapıyor. Şehir için eğleneli ve işlevsel Smart ailesi her zaman dikkat çekiyor.

Suzuki Jimny

Suzuki'nin ilk kez 1998 yılında yollarla buluşan efsanevi 4x4 modeli Jimny, yenilenen versiyonuyla Kasım ayında Türkiye'de satışa sunuldu. Gerçek 4x4 özellikleriyle iddiasını tekrar ortaya koyan 4'üncü nesil Suzuki Jimny, 1.5 litrelik 100 HP gücündeki motoru ve maskülen tasarım detaylarıyla Türkiye yollara çıktı. Selefinde beğenilen tüm özellikleri koruyan Jimny, benzersiz dört tekerlekten çekiş sistemi, yalın tasarım detayları ve fonksiyonel yapısıyla dikkatleri çekiyor.

Suzuki Baleno

Suzuki Baleno, sade tasarımı ile şehirde çok dikkat çekmeyen bir otomobil. Bu tarz araçları sevenlerdenseniz Baleno tam size göre. Suzuki'nin bilgi birikimi ve sağlamlığını sevenlerin tercih ettiği Baleno, geniş ve ergonomik iç mekanı ile dikkat çekiyor. Baleno 1.2 lt benzinli motorla satılıyor. 90 HP gücündeki 1.2 lt motor 5 ileri manuel ve 4 ileri otomatik şanzıman seçeneklerine sahip.

Toyota Yaris

Toyota'nın şehir otomobili dendiğinde ilk akla gelen modellerinden biri olan Yaris,şık ve özgün tasarımıyla dikkat çekiyor. Kadın müşterilerin ilgisini çeken Yaris, Hybrid motor seçeneği ile bütçesini düşünen erkeklerinde artık listesinde yer alıyor. Yaris'in motor seçenekleri arasında 1.0 lt 72 HP'lik versiyon dışında 111 HP gücündeki 1.5 lt benzinli motor da görev yapıyor. Hybrid seçeneğindeyse 1.5 lt benzinli motor bulunuyor. Elektrikli motorla beraber toplam 100 HP güce sahip olan Yaris Hybrid ekonomik bir sürüş sağlıyor.

Toyota C-HR

Adapazarı'ndan dünyanın birçok ülkesine gönderilen Toyota C-HR, Türkiye için ilklerin yaşandığı bir araç. İlk yerli crossover ve ilk yerli Hybrid oluşu bunların başında geliyor. Toyota C-HR, iki farklı motorla üretiliyor. 1.2 lt hacmindeki turbo motor 116 HP güce sahip. C-HR 1.2, otomatik ve manuel şanzıman ve 4X4 seçeneği ile sunuluyor. 1.8 lt bir motorla kullanılan Hybrid motorun toplam gücü ise 112 HP.

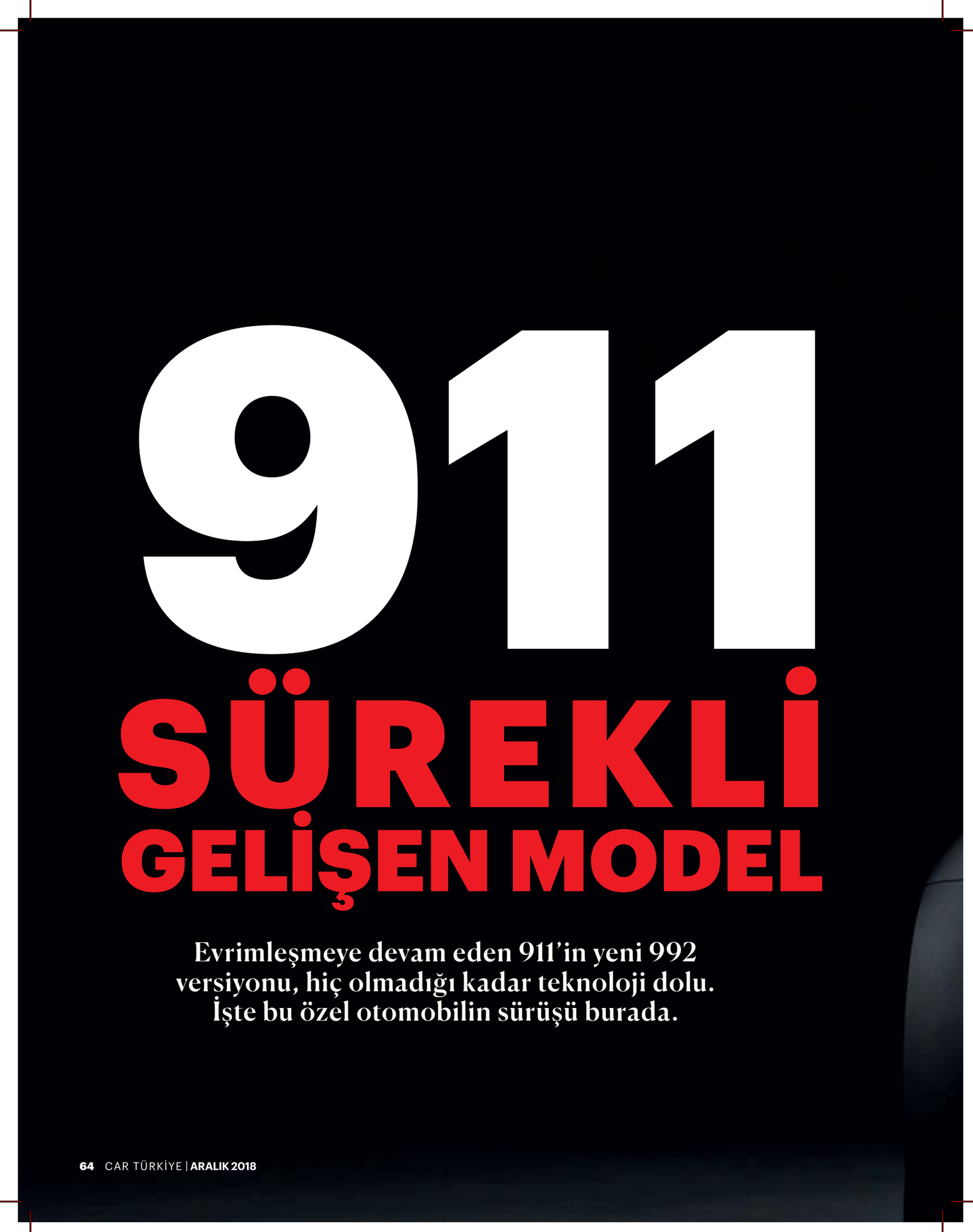
Volkswagen Polo

VW Polo, şehir otomobilleri konusunda ilk akla gelen modeller arasında yer almakta. Polo, yılların tecrübesini üzerinde taşımayı biliyor. Sportif görünümü ve keskin hatlarıyla Polo, her zamanki gibi sınıfının gözdesi. 1.0 lt 75 HP benzinli motor ve 1.6 TDI 80 HP'lik dizel motorlar sadece manuel şanzımanla, 1.0 lt'lik 95 HP ve 1.6 TDI 95 HP'lik motor seçeneklerinde manuel ve DSG otomatik şanzıman seçenekleri sunuluyor.

911

SÜREKLİ GELİŞEN MODEL

Evrimleşmeye devam eden 911'in yeni 992 versiyonu, hiç olmadığı kadar teknoloji dolu. İşte bu özel otomobilin sürüşü burada.



YENİ 911'İ kullanmadan önce onu tanımanıza gerek yok. Şimdiye kadar üretilmiş, teknolojik olarak en gelişmiş versiyon olabilir. Hibrit gelecek düşünülerek tasarlanmış olabilir. Ama 992 jenerasyonu, yıllardır çok sevdiğimiz ve bildiğimiz otomobil olmaya devam ediyor. Bir 911 gibi görünüyor, bir 911 gibi hissettiriyor ve sürüşü de harika bir 911 gibi.

Sürücü koltuğuna geçmek, aynen favori ayakkabınızı giymek gibi: Bilindik, rahat ve aksiyona hazır. Ana kontroller hala aynı pozisyonda. Gaz tepkileri de istekli olmayı sürdürüyor.

Dikkat çeken en büyük dinamik fark, güç ve tork. Onları beklenmedik boğuk bir egzoz sesi izliyor. Tüm bunlar 911'nin 991'den daha akıcı hisler vermesini sağlıyor. 911'in daha çok bir uzun yol otomobili olduğuna kolayca inanmaya başlıyorsunuz. Ama trafik açılıyor ve sonrasında 911'in iki farklı kişiliğe sahip olduğunu görüyorsunuz. Birisi kurallarla oynayan, diğeri ise tamamen kendini dinleyen bir tarz.

911'in dijital çağdaki yolculuğu, yeni bilgisayar kontrollü sistemlerle devam ediyor. Böylece daha hızlı, daha verimli ve daha eğlenceli hale geldi. ABD'de üretim öncesi otomobilleri test ettiğimizde, tam olarak izlenimlerimiz böyleydi.

Hala arka aksta karizmatik yatık altı silindirli motor ve aynı muhteşem ağırlık dağılımı var. 992 baştan aşağıya değişmek yerine öncekinin evrimleşmiş hali. 911 her açıdan ilham ve heyecan verici olmayı sürdürüyor. DNA'sının da kanıtladığı üzere, vurgu mühendislik veya tasarım değil. Ama gelişmiş ergonomiler, yeni sürücü yardımcı sistemleri daha düşük emisyon ön plana çıkıyor.

Kuzey Kaliforniya'nın zengin virajlarının olduğu bölgede, konvoy halinde ilerliyoruz. Burası hızlı bir otomobil için kaba bir bölge ama yine de 992 evinde gibi. İyi hisler sunuyor. Carrera, önde 18 inç, arkada ise 19 inç jantlarla geliyor. S versiyonunda önde 245/35 ZR20 ve arkada 305/30 ZR21 Pirelli P Zero lastikleri var. beklendiği gibi sıkı yol tutuşa sahipler.

Yanımızda yolcu olarak spor otomobil departmanı Ar&Ge şefi Gustl Achleitner vardı ve bize şunları söyledi: "Yine yedi ileri manuel ve yeni sekiz ileri PDK şanzıman sunuyoruz (önceki yedi ileri 911 otomatik şanzıman yerine). Aynı zamanda bunu şarj edilebilir hibrit için de uygun hale getiriyoruz." Peki bunu yapacaklar mı? "Her olasılığı değerlendirmeliyiz. Ama ağırlık ve komplekslik önemli bir engel."

991'de yedi ileri vites kutusu, CO_2 söz konusu olduğunda hedeflere de zarar veriyordu. 992'de vites değişim kalitesi geliştirilmiş. Altıncı ve yedinci vitese geçiş artık çok uzun sürmüyor. Ancak geliştirilmiş otomatik vites de, mevcut GT3'ün altı ileri otomatiği kadar akıcı ve hassas değil.

NEDEN BU KADAR UZUN?

Uzun şerit stop grubu Panamera gibi; 992'nin ilk bakışta fark edilmesi dışında farklı bir amacı yok.

911, DİJİTAL ÇAĞA DAHA EĞLENCELİ VE HIZLI BİR SÜRÜŞLE GELDİ

İlk karar: Manuel ve konvansiyonel iki tekerlekli yönlendirme veya dört tekerlekten yönlendirmeli PDK'yı seçin

DAHA FAZLA KAS

Onu 991'in yanına koyarsanız, yeni jenerasyonun daha kaslı olduğunu açıkça görürsünüz. Camda ve kaputta 993'ten ipuçları var.

Carrera, 15 HP artışla 385 HP'lik giriş seviyesi gücüne sahip. Carrera S ise 450 HP üretiyor

DAHA BÜYÜK JANTLAR

Daha büyük jantlar, Carrera'da çelik frenlerle S'te ise opsiyon seramik kompozitlerle birleşiyor.

BİZ BİR AİLEYİZ

Carrera 2S ve 4S coupe modelleri önce gelecek. Cabrio'lar ardından gelecek. Sonrasında ise S olmayan versiyonları; sonra Turbo ve GTS.

DAHA DA GELİŞTİRİLEN ÖN BÖLÜM YOL TUTUŞU, LİMİTLERDE DAHA FAZLA TATLI NOKTA SUNUYOR

Opsiyonel arka tekerlekten yönlendirme, inanılmaz derecede efektif. Viraj dönüşleri çok daha düz ve yol tutuşu yüksek biçimde yapılıyor. Direksiyon ve gaz pedalı süper akıcı yol tutuş dengesi sağlıyor. Arka tekerlekten yönlendirme olmadan yeni 911 daha saf ve sinirli hissettiriyor ama arka tarafı oynamaktan biraz daha mutlu olduğunu belli ediyor. Biz paramızı arkadan yönlendirme olmayan manuele ya da bu sisteme sahip PDK'ya yatırıyoruz.

Bir saat kadar süren sert sürüşün ardından, Porsche'yi tamamen anlamaya başladık. Hiç şüphe yok ki daha agresif olmasının yanında daha uysal hale geldi. Daha hızlı bir tempoya sahip. Dinamik özellikler açısından da özellikle ön taraftaki yol tutuş daha da geliştirildi. Böylece daha yüksek viraj hızlarına ve limitlere erişti.

Achleitner tekrar söze girdi: "992, 991'e oranla daha fazla mekanik yol tutuş sunuyor. Ayarlanabilir Bilstein amortisörler, daha geniş bir aralığı kapsıyor. Yeni pasif motor bağlantıları, havalanma manevralarını ortadan kaldırıyor ve direksiyon oranı yüzde 5 civarında daha hızlı. Bu tür küçük şeyler bir araya gelince büyük bir fark yaratıyor." Manuel araç mekanik diferansiyel kilidiyle gelirken, PDK modelleri, elektronik kontrollü tork dağılımına sahip.

Dış tasarım mekanik ve elektronik gelişimler hakkında birkaç ipucu veriyor. 992 anında dikkat çeken bir otomobil. Ama detaylara bakıldığında çok daha fazlası var. Bütün çamurluklarda ekstra doz botoks var. Daha geniş jantlar ve daha iyi aerodinamik detayları bulunuyor. Frenlere ve radyatörlere ise, ince yatay girişlerle daha fazla soğutma havası gönderiliyor. Üzücü bir şekilde bugünlerde moda olduğu üzere stop grubu arka tarafı kaplayan şerit şeklinde uzunluğa sahip. Yeni otomobil 20 mm daha uzun ve 40 mm daha geniş. Ayrıca daha büyük jantları ve arka kanadıyla 20 kg daha ağır.

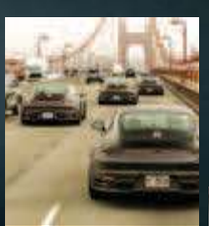
Kokpit tanıdık görünse de yeni. Ortadaki takometrede yine analog ibre var ve aracı çalıştırmak hala anahtarla yapılıyor. Ama artık beş yuvarlak göstergenin dördü dijital, renkli, kolayca ayarlanabiliyor ve birçok bilgi sunuyor. Orta konsolun üzerindeki ekranda mevcut Cayenne ve Panamera modelleri gibi zum yapma, kaydırma özellikleri var. Direksiyon kontrolleri de parmaklarınızı meşgul ediyor ve PDK modellerinde kullanışlı vites kulakçıkları var.

PANAMERA KABİNİ

İçeride Panamera'dan ilham alan büyük ekranı görebilirsiniz. Yine de devir saati hala analog.

Burun işi

Yeniden şekillenen burun, biraz daha uzun kaputa sahip. Soğutma konusunda da daha verimli hale geldi.



Biraz mola zamanı. Daha hızlı, daha ağır 911, daha iyi ve daha eğlenceli mi?

992 çabuk hızlanıyor, çevik dönüşler yapıyor ve hemen duruyor. Her sürücünün sorularına yanıt verebilecek kapasiteye sahip. Ayrıca ESP modunu değiştirerek veya gaz tepkileriyle oynayarak istediğiniz ayarı bulabilirsiniz. Büyük ekranda beş farklı seçenek var. Bunlar, Islak, Normal, Spor, Spor Plus ve Bireysel.

Vites kolunun yanındaki direkt ulaşım düğmesi artık yok. Bu yüzden ana menüden bunlara ulaşıyorsunuz. Ama bu ileriye doğru bir adım değil. Bir başka sorun ise PDK şanzımanı ayarlamakla ilgili; Normal modda her şey emisyonu düşük tutmak üzerine gibi. Spor veya Spor Plus ise, sizi daha fazla devire çıkmaya yönlendiriyor. Bolca teknoloji dolu ve bunu her an hissettiriyor.

Porsche, Carrera 2 ve Carrera 2S'in konumunu uzunca bir süre düşünmüş. Sonuç olarak 385 HP'lik 3.0 litre motor tercih edilmiş; tahmin ettiğimiz gibi 400 HP'lik olan değil. S ise, 450 HP'lik güç üretiyor. Çift turbo motor, 7500 d/dak'a ulaşıyor ve maksimum torku 550 Nm civarında. Yakıt tüketiminin, partikül filtresi eklenmesine karşın artmadığı söyleniyor. Kalkış kontrolü aktif hale getirildiğinde PDK versiyonu 100 km/s hıza 3.7 saniyede çıkabiliyor. Maksimum hız ise, 310 km/s. Bu da her durumda çok iyi bir rakam. Yeni Carrera S, GTS ile aynı pozisyonda olacak.

Yedinci jenerasyon 911, teknoloji anlamında en ileri seviyede. Hem de bunu temel kalitesinden ödün vermeden gerçekleştiriyor ve bu da onu gerçek bir efsane yapıyor.

VİRAJ AYDINLATMA ÖZELLİĞİ OLAN MATRIKS LED FARLAR İÇİN EKSTRA PARA ÖDEMENİZ GEREK

Michelin'den kış koşullarında güvenli yolculuğun püf noktaları

DAHA İYİ BİR hareketlilik sağlama misyonuyla lastik teknolojileri geliştiren Michelin, havaların soğumasıyla birlikte güvenle seyahat etmek için nelere dikkat edilmesi gerektiğini hatırlatıyor. Kış lastiği kullanılan özel kauçuk karışımı sayesinde kış şartlarında sertleşmeyerek yola tutunma özelliğini koruyor, daha kısa fren mesafesi sağlıyor. Bu sebeple Michelin, hava 7 derecenin altına düştüğünde, kar yağmasını beklemeden kış lastiği kullanımına geçilmesini tavsiye ediyor.

MICHELIN CROSSCLIMATE+

Michelin'in az sıklıkla kış koşullarına maruz kalan kullanıcılar için önerdiği devrim niteliğindeki kış sertifikalı yaz lastiği MICHELIN CrossClimate, hem yaz hem de kış lastiklerinin üstün yanlarını tek bir lastikte birleştiriyor. Kuru zeminde kısa mesafede fren yapma imkanı, ıslak zeminde frenlemede "B" derecesi ve kış mevsiminde kullanım için 3PMSF işaretine sahip MICHELIN CrossClimate+ uzun lastik ömrü, geliştirilmiş kış performansı ve konfor özellikleriyle sürücülere büyük avantajlar sağlıyor. İlk kilometreden itibaren diş derinliği yasal sınırı 1.6 mm'ye gelinceye kadar performansından ödün vermeyen MICHELIN CrossClimate+ geniş ebat yelpazesiyle sürücülere kuru zeminde premium yaz lastiği özellikleriyle mükemmel performans sunarken; karla kaplı zeminde ise bir kış lastiği kadar yüksek performans göstermeye devam ederek mükemmel deneyim yaşatıyor. MICHELIN CrossClimate+ üst sınıf 4 Mevsim lastik pazarının ortalamasından %25 daha uzun ömürlülüğüyle dikkat çekiyor. *

* Test DEKRA Test Center tarafından, Michelin'in talebi üzerine, Temmuz - Ağustos 2016 arasında, VW Golf 7'de ve 205/55R16 ebadında Avrupa piyasasında faaliyet gösteren rakip marka lastikleriyle gerçekleştirilmiştir.

GÜVENLE SEYAHAT ETMEK İÇİN NELER YAPMAK GEREKİYOR?

✔ Kış mevsimi yol şartlarında takip mesafesine yüksek hızda seyretmemeye, ani fren ve hızlanmadan kaçınmaya ve kısa farları sürüş esnasında sürekli açık tutmaya dikkat etmeniz gerekir.

✔ Aracınızdaki lastiklerin aynı marka ve desen olmasına özen gösterin. Özellikle aynı aksa aynı desen lastiklerin takılması araç dengesi için son derece önemlidir.

✔ Hava basıncının araç üreticisinin belirttiği ölçüde olmasına dikkat edin. Lastik kontrollerinizi yaparken stepne lastiğinizin de kontrolünü yapmayı ve basınç değerine bakmayı unutmayın.

✔ Akü kontrolünün yapılması ve radyatördeki suyun donmaması için mutlaka antifriz kullanın. Silecek suyunuzun cam yıkama sistemini sıfır dereceye kadar donmaktan koruyan alkol içermeyen bir silecek sıvısı olmasına özen gösterin.

KIŞ LASTİĞİ UYGULAMASI 1 ARALIK'TA BAŞLIYOR

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın hazırladığı yönetmelikle 1 Aralık – 1 Nisan tarihleri arasında şehirler arası yolcu ve eşya taşımalarında kullanılan araçların kış lastiği takma zorunluluğu başlıyor. İçişleri Bakanlığı'nın yayınladığı genelge ile Valilikler, kış lastiği uygulamasını hava şartlarının gerektirmesi halinde 1 Aralık – 1 Nisan tarih aralığındaki sürenin öncesinde veya sonrasında birer ay artırabilecek.

MICHELIN KIŞ LASTİKLERİ

Michelin ağır kış koşullarının yaşandığı coğrafik özelliklere sahip bölgelerde yeni kış lastiği MICHELIN Alpin 6'yı önerirken; hafif ya da sık rastlanmayan ağır kış koşullarının yaşandığı bölgelerde ise 3PMSF işaretine sahip MICHELIN CrossClimate+ lastiklerini öneriyor.

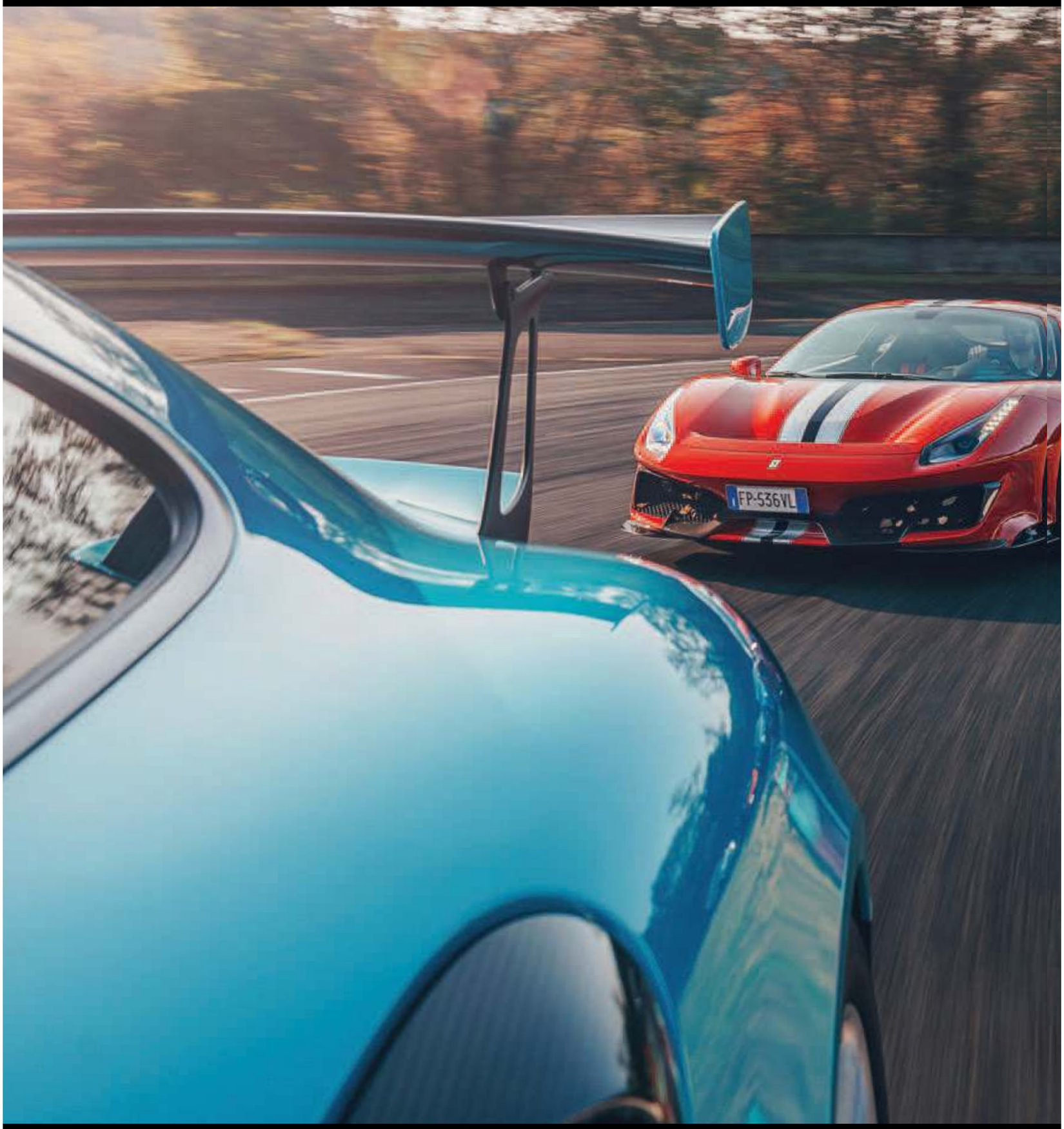
YENİ MICHELIN ALPIN 6

Evergrip Teknolojisi ile üretilen YENİ MICHELIN Alpin 6, zorlu kış koşullarında yeniyken de aşındığında da güvenli yol performansı sağlıyor. Böylece sürücülerin araçlarından alacakları performansı katlıyor; güvenli ve uzun ömürlü bir sürüş deneyimi sunuyor. Aşındığında bile maksimum performans ve güvenlik sunan MICHELIN Alpin 6, aşınmış lastikler arasında gerçekleştirilen karlı zemin testlerinde, rakipleri arasında hızlanma ve çekiş performansında ilk sırada yer alıyor. Aşınmış lastik performansıyla ise rakiplerinden 5.9 metre daha kısa fren mesafesiyle güvenliği üst seviyeye çıkarıyor.*

YENİ MICHELIN Alpin 6'nın çok katmanlı sırt bileşeni teknolojisiyle aşındıkça değişen sırt deseni sayesinde lastik ömrü boyunca performansı korunuyor. Pazar ortalamasından yüzde 27 daha uzun ömürlü olan MICHELIN Alpin 6, uzun ömürlülükte mükemmel performansını ispatlıyor. **

* Michelin'in talebi doğrultusunda, karlı zeminde frenleme TÜV SÜD ürün hizmeti tarafından, Aralık 2017 ve Ocak 2018 tarihleri arasında 205/55 R16 ebadındaki lastiklerin kullanıldığı VW Golf 7 aracıyla gerçekleştirilen test MICHELIN ALPIN 6 ile ana rakiplerinin kıyaslamasıdır.

** Uzun ömür testi, Michelin'in talebi doğrultusunda, DEKRA TEST CENTER tarafından, Aralık 2017 ve Ocak 2018 tarihleri arasında, VW Golf 7 aracıyla 205/55 R16 91H ebadındaki lastiklerle gerçekleştirilen MICHELIN ALPIN 6 ile ana rakiplerinin kıyaslamasıdır. Uzun ömür testi, gerçek kullanıcı (D50) ile ortalama 10,000 km de ve tahmini dayanıklılığı 1.6mm'dir. Pazar Ortalaması: MICHELIN Alpin 6 ve tüm Premium Rakip lastikleri panelde test edilmiştir.


FP-536VL

MICHELIN

DEV SPOR OTOMOBİL TESTİ 2018

NE YILDI AMA!

İNCE YAPILI ALPINE'DEN MERMİ GİBİ BİR MCLAREN'E KADAR 2018 YILI HIZLI ARAÇLAR İÇİN BEREKETLİ GEÇTİ. ŞİMDİ BU HARİKA OTOMOBİLLERDEN EN İYİSİNİ BULMA ZAMANI

BMW M2 ve Porsche 911 GT2 RS, Calais güneşinde kendisini gösteriyor

UZUN VE ZORLU YOL

IZLI HATCHBACKLER yok. Süper sedanlar yok. Ayrıca SUV'lar da kesinlikle yok. CAR dergisinin 2018 Dev Spor Otomobil Testi'nin mantığı bu. Ford Fiesta ST ya da Lamborghini Urus da çok yetenekli olabilir ama gerçek bir performans otomobili karşısında yapacakları bir şey yok.

Bu yılki testimize en sıra dışı altı yeni modeli getirdik. İyi hissettirme hikayemizdeki listemiz, Renault'nun yeniden doğan küçük spor otomobili Alpine A110 ile başlıyor. Caterham ile bir kereliğine yapılan işbirliği, Alfa 4C karşısında Fransız için bir felaket olabilirdi. Ama öyle olmadı. Aksine buradaki en hafif, en az güce sahip otomobil, güzel şasisiyle büyük eğlence sunuyor. İyi zaman geçirmek için çok fazla gücün gerekmediğini hatırlatıyor.

Alpine'in ardından ağırlık anlamında ona yakın ama güç anlamında çok ileride olan McLaren Senna geliyor. Alpine'e göre ekstra 500 HP güce sahip. 800 kg'ye kadar çıkan yere basma gücü ve özel süspansiyonlarıyla Senna, yarış pistindeyken yere mümkün olduğunca yaklaşıyor. Sadece kazanmak istiyorsanız Senna'yı seçin.

Bu iki aracın yanında Aston'un en harika otomobili, BMW'nin yeni M2 Competition modeli (M3/M4 motoruna sahip olan araç) ve iki 700 HP'lik süper otomobil var: Ferrari 488 Pista ve Porsche 911 GT2 RS. Hiçbirinin manuel vites kutusu yok; her biri en az bir turboya sahip. Peki ama hangisi en iyinin en iyisi? İşte bu yüzden bu yılki Dev Spor Otomobil Testi'miz biraz zor geçecek...

Çocukları okula gönderir göndermez, pasaportları aldık ve Tesla'nın hızlı şarj ile dolmasından daha kısa bir süre içerisinde Manş Tüneli bizi Fransa'ya taşıdı. Michelin'in evi Clermont-Ferrand'a ve eski bir Grand Prix pisti olan korkutucu Circuit de Charade test pistine doğru yol aldık. Modern pistlerin antitezi gibi olan Charade, Fransa'nın Nürburgring'i olarak biliniyor. Pist kenarlarının, affedici armco bariyerler yerine birer beton duvar olduğunu düşününce daha da korkutucu diyebiliriz...

Sadece pist için burada değiliz çünkü Charade, bize hem Volvic suyunu hem de bir dizi güzel yolları veren volkanik dağı da barındırıyor. Böylece otomobilleri pistte ve yolda deneyebileceğiz. Pistte Senna kendisini gösterirken, belki de Alpine, Auvergne-Rhône-Alpes yollarında kendisini evinde gibi hissedecek.

Bu sürüşlerin ardından, bifteklerin pişmesi üzerinde tartışırken, bizi en çok etkileyen iki otomobili alıp, daha fazla eğlence için Cévennes ve Monts d'Ardèche Ulusal Parkları'na gideceğiz... Son değerlendirmemiz burada yol performansıyla belirlenecek ve kazanan ortaya çıkacak. Aksiyon, sayfayı çevirince başlıyor. ▸

'Bence navigasyon almak için en iyi yer burası...'

Bunlar hızlı otomobiller ve biz de geçiş için en hızlı yol olan Manş Tüneli'ni kullandık

M2, Alpine'i geçiyor. Fiyatları benzer ama çok farklılar

ALPINE, İYİ ZAMAN GEÇİRMEK İÇİN ÇOK FAZLA GÜCÜN GEREKMEDİĞİNİ HATIRLATIYOR

Pistte zaman geçirmek için harika bir gün ve harika otomobiller...

OTOMOBİLLER

Alpine A110

Alfa 4C'yi mağlup eden Alpine, A110 modeliyle hafif spor otomobiliyle korkutucu olmadan heyecan veriyor. Güç anlamında buradaki araçların gerisinde olabilir ama ağırlık azaltmanın, güç artışından daha iyi sonuçlar verebileceğinin altını çiziyor.

Fiyat | £51,805 **Motor** | 1798 cc 16v turbo 4 silindir, 250 HP @ 6000 d/dak, 320 Nm @ 2000 d/dak **Aktarma** | 7 ileri çift kavramalı otomatik, arkadan itişli **Performans** | 4.5 sn 0-100 km/s, 250 km/s (sınırlı), 6.4 lt/100 km, 144 g/km CO2 **Süspansiyon** | Önde ve arkada çift salıncak **Ağırlık** | 1103 kg

BMW M2 Competition

M3/M4 motorlu bir M2, ekstra turbo ve ekstra 40 HP'ye sahip. Süspansiyon ayarlamaları ve yeni egzozla büyük kardeşlerine yaklaştı. Alpine'in zıttı ama acaba arka akstaki 410 HP neler getirecek?

Fiyat | £51,930 **Motor** | 2979 cc 24v çift turbo yatık altı, 410 HP @ 5250 d/dak, 550 Nm @ 2350 d/dak **Aktarma** | 7 ileri çift kavramalı otomatik, arkadan itişli **Performans** | 4.2 sn 0-100 km/s, 250 km/s (280 km/s sınırlanmamış versiyon), 9 lt/100 km, 206 g/km CO 2 **Süspansiyon** | Önde MacPherson, arkada çok kollu **Ağırlık** | 1575 kg

Aston Martin Vantage

Aston'un 'giriş seviyesi' spor otomobili, hafif alüminyum şasi, akıllı e-diferansiyel ve Mercedes-AMG'nin çift turbo V8 motorunun kendine özel ayar yapılmış haline sahip. Bu yıl Porsche 911 Carrera Porsche 911 Carrera ile başabaş gitti ve maç berabere bitmişti. Vantage, Aston'un şimdiye kadar ürettiği en iyi otomobil olabilir

Fiyat | £120,900 **Motor** | 3982cc 32v çift turbo V8, 510 HP @ 6500 d/dak, 685 Nm @ 2000 d/dak **Aktarma** | 8 ileri otomatik, arkadan itişli **Performans** | 3.6 sn 0-100 km/s, 315 km/s, 10.5 lt/100 km, 245 g/km CO 2 **Süspansiyon** | Önde çift salıncak, arkada çok kollu **Ağırlık** | 1630 kg

MICHELIN

Ferrari 488 Pista

Daha sert, daha hızlı, daha hafif 488, akıllı aerodinamiler, dahice denge kontrol sistemi ve 720 HP'lik çift turbo V8'e sahip. Eski (ve inanılmaz) 458 Speciale'den daha kullanışlı. Ferrari'den patlamaya hazır bir başka model. Her zaman özel sürüşlere imza atabilir.

Fiyat | £252,765
Motor | 3902cc 32v çift turbo V8, 720 HP @ 8000 d/dak, 770 Nm @ 3000 d/dak
Aktarma | 7 ileri çift kavramalı otomatik, arkadan itişli
Performans | 2.9 sn 0-100 km/s, 340 km/s, 11.5 lt/100 km, 263 g/km CO 2
Süspansiyon | Önde çift salıncak, arkada çok kollu
Ağırlık | 1385 kg

McLaren Senna

Senna sevimli olmayabilir, hatta 'sevimli' kelimesinin anlamının bile farkında değil. Onun için her şey sertlikten geçiyor. 800 kg yere basma kuvveti, çift turbo 4.0 litre V8 motorun ürettiği 800 HP güce karşın, buradaki en hafif ikinci otomobil. Onu ağır hibrit sistemi olmayan McLaren P1 gibi düşünün.

Fiyat | £750,000
Motor | 3994cc 32v çift turbo V8, 800 HP @ 7250 d/dak, 800 Nm @ 5500 d/dak
Aktarma | 7 ileri çift kavramalı otomatik, arkadan itişli
Performans | 2.8 sn 0-100 km/s, 335 km/s, 12.4 lt/100 km, 280 g/km CO 2
Süspansiyon | Önde ve arkada çift salıncak
Ağırlık | 1309 kg

Porsche 911 GT2 RS

Aslında çift turbolu ve 200 HP fazlasına sahip 911 GT3 RS olan GT2 RS, hızlı Porsche'lerin en nadir olanı. 700 HP ile şimdiye kadar ki en hızlı 911. Opsiyonel Weissach Paketi olan model, magnezyum jantlar, karbon viraj denge çubukları ve titanyum takla barıyla 30 kg daha hafif

Fiyat | £228,548
Motor | 3800cc 24v çift turbo yatık altı, 700 HP @ 7000 d/dak, 750 Nm @ 2500 d/dak
Aktarma | 7 ileri çift kavramalı otomatik, arkadan itişli
Performans | 2.8 sn 0-100 km/s, 340 km/s, 11.8 lt/100 km, 269 g/km CO 2
Süspansiyon | Önde MacPherson, arkada çok kollu
Ağırlık | 1430 kg

Vantage, Alpine'i kovalıyor ama Alpine sürücüsü daha fazla eğleniyor

ALTI ADAYDA İKİ FİNALİSTE DOĞRU...

"EĞER NÜRBURGRING bir numaraysa, Circuit de Charade de iki numaradır..." Bu sözler Charade'de 1969 ve 1972'de kazanan Jackie Stewart'a ait. Pistle ilgili sözleri ise şöyle devam ediyor: "Öğrenmesi zor, bazı virajlar oldukça benzer. Hızlı virajlar, yavaş virajlar, inişler ve çıkışlar var. Hata yapamazsınız: Kaçış alanı yok ve pistin hemen dışarısında jilet kadar keskin taşlar var. Helmut Marko'nun gözüne gelen bir taş nedeniyle hastaneye kaldırıldığını ve gözünü neredeyse kaybettiğini hatırlıyorum."

Bu taşlar artık yok ve Clermont-Ferrand Pisti, 4 km'ye kısaltıldı ama hala korkutucu bir yer. Burası volkanik bir alan üzerinde ve 100 metreye kadar çıkışlar. Ayrıca frenlemede denge büyük önem taşıyor.

Biz geldiğimizde, ıssız ana tribünlerin üzerinde gündoğumu parlıyordu.

McLaren Senna'nın V şeklinde açılan kapıları adeta Karate Kid gibi duruyordu; GT2 RS çekik gibi vuran bir rölantide çalışıyordu, Ferrari 488 Pista havlıyor ve zemini titretiyordu. Bir de Aston Vantage ve bir BMW M2 var... Ama önce James Taylor ile ben Alpine A110'a binmek istedik. Spor Otomobil Dev Testi 2018'in en hafif, en küçük ve en az güce sahip olan otomobili, bu ciddi piste alışmak için mantıklı bir yol.

Önce James çıkıyor. Bazı güzel görünen turların ardından büyük bir gülümsemeyle pitlere dönüyor. Charade'nin dönüş açılarını, eğimlerini çok sevmişti ve A110 işini iyi yapmıştı: "Yolda tek boyutluydu; viraj ortasında önden kayma vardı. Ama pistte çok daha oynanabilir ve ayarlanabilir." Bana anahtarları veriyor ve kendisi Aston Vantage'a geçiyor.

Alpine'in sürüş pozisyonu, 3 tekerlekli yaslanmış bisikletler gibi. Şasinin arkasında oturuyorsunuz; alçak spor koltukların arkası sabit. Alt tarafında ve kafa bölümünde bolca destek var. Ölçüleri son derece kompakt. Alpine, Cayman'dan 20 cm daha kısa. Ucuz plastikleri, eski usul bilgi-eğlence ekranını ve küçük bagajını düşünmemeye çalışın. Tüm bunların ardında önde ve arkada alüminyum çift salıncak var; özel şasi ile birlikte ağırlık 1100 kg.

Ortalama bir hızla kullanınca turbo dört silindirli motorun baskın sesini alıyorsunuz. Toyota GT86'ya göre daha karakterli ve canlı. Kısa zamanda bu aracın hassas ve çevik olduğunu anlıyorsunuz. Elektrik destekli direksiyon yapay bir hisse sahip ama öndeki 205 mm genişliğe sahip Michelin Pilot Sport lastiklerle iyi bir iletişim içerisinde. Limitleri buradan okuyabiliyorsunuz. Aracın burnu, her hamlede istekli bir şekilde hareket ediyor. Süspansiyon kerbleri sorunsuzca aşıyor ama nispeten yumuşak süspansiyonlar ve ortadan motorlu yerleşim, gövde burulmasını hissettiriyor. Dıştaki arka tekerlekteki yığılmayı hissedebiliyorsunuz. Aksi değil ve bunu erken hissetmek ağırlık transferini yönetmenizi sağlıyor. Virajlarda dört pistonlu frenler iyi çalışıyor.

Direksiyon arkadan kayma ile oynamanıza yardımcı oluyor. Gaz pedalıyla oynamak ise, 250 HP ortalama kuvvete rağmen aracı ayarlamanızı sağlıyor.

Tüm denge sistemlerini kapattığınızda, gaz pedalı daha hisli hale bürünüyor. Böylece aracın sesinin keyfini daha fazla çıkarabilirsiniz. Viraja gelirken arka tarafı kaydırabilir, ardından güçle birlikte kaymaya devam edebilirsiniz.

Tehlikesiz bir heyecan burada.

Üç sıkı turun ardından tek sorun çift kavramalı şanzımanın bir soru işareti yaratmasıydı. Vites kulakçıklarına basarken F1 pilotu Max Verstappen'in Renault güç ünitesinin sorun yaşaması gibi ilerledim ve bir park alanına gittim. Bir elektrik problemi oyunu durdurmuştu.

James'e uluslararası tehlike sinyali hareketini yaptım. Bencil bir şekilde Aston'un frenlerinden sesler gelirken yanımda durdu. Yolcu kapısını açtım ve beni pite götürmesi için aracına bindim. Alpine'in yarış dışı kalmasına rağmen sorunsuz ilerlediği süre boyunca sıra dışı olduğu konusunda hemfikirdik. Dünyanın en iyi ikinci pistinde süper otomobil hissini ve heyecanını veriyordu. Ayrıca daha az yakıt tüketmesi de bir artıydı.

Birkaç turun ardından James, Vantage'a da alıştığını ifade etti. Özellikle süspansiyonların etkileyici olduğunu söyledi. Pist modunu kullanarak daha fazla sertlik istemişti. Ama Sport Plus da biraz daha uysallık getirerek burada işe yarıyor. Frene basarken ben de emniyet kemerini çıkardım. Gövde kontrolü ve yanal yol tutuş açısından çok iyi hissettiriyordu. Pitlere geri döndük ve şimdi sıra bendeydi.

Bu otomobilin gerçekten önemli olduğunu hatırlıyor olmalısınız. Aston'un giriş seviyesi modeli, 2005'ten bu yana

Hava akımı işte tam da buradan geçiyor

Kusursuz sürüş pozisyonu ve görüş açısı. Senna olması gerektiği gibi

GT2 sadece pistte sıra dışı değil. Aynı zamanda onu kullanması ve durdurması kolay

GT 2 RS, HİÇ BEKLEMEDEN HEMEN LE MANS YARIŞINA ÇIKMAYA HAZIR

çıkan ilk tamamen yeni Vantage'dı. Alüminyum platform ve ön çift salın/arka çok kollu süspansiyon sistemi, daha büyük DB11'den alınmıştı. V8 motor da, en uygun fiyatlı DB11 ile paylaşılıyor.

Sesi de adeta bir konser gibi: Sport moddaki derin ses, Sport Plus'ta daha baskın oluyor. Pist modunda ise içten ama gürültülü bir sese dönüşüyor. Turbo gecikmesi var ve gerçek aksiyon için 2400 d/dak'ı beklemelisiniz. Ama genel olarak güç konusunda ani ve nefessiz hissettiriyor. Bu devrin ardından tork açısından zengin. Otomatik vites kutusu DB11'e göre daha temiz bir hızlanma sağlıyor.

Portimao yarış pistindeki basın lansmanında Vantage'ı yakınlardaki virajlı yollarda da denemiştik. Pist üzerindeki uzun ve hızlı virajlarda yanal bir sallanmadan rahatsız olmuştuk. Aynı şey yazın Rockingham pistinde de vardı. Charade'nin genellikle hızlı yön değişimleri olan virajlarında bundan eser yoktu.

1630 kg ile Aston, Alpine'den 500 kg daha fazlasına sahip ve buradaki en ağır otomobil.

Doğal olarak aceleci olma konusunda daha hantal ve ön aksın arkasındaki çift turbo V8 motor da bunun önüne geçemiyor. Virajlarda önden kayma yaşıyorsunuz. Viraj çıkışında hızlanırken burnun yere sağlam basarak şaşırtıcı şekilde iyi bir çekiş getirdiğini görüyorsunuz. ESP Pist modu da, size daha kontrol edilebilir bir sürüş sunuyor.

Hızlı tempoya sahip direksiyon da ağırlık konusundaki dezavantajları azaltıyor. Virajlarda ufak bir açı vermek bile yeterli olabiliyor. His açısından çok iyi seviyede olmasa da iyi bir direksiyon sistemine sahip.

Yol üzerinde Vantage, en yumuşak ayarlarda düşük hızlarda biraz sert hissettiriyordu.

Pista'nın 720 HP'lik V8'i kulaklara hitap ediyor. Ayrıca çok hızlı

Hızlandıkça biraz daha iyi hale geliyor. Buradaki sürüşlere bakarsak, onun pistten daha çok iyi bir yol otomobili olduğunu söyleyebiliriz. Yoldaki performansı ve çevikliği etkileyici.

Diğer yandan Vantage tasarım açısından testteki en sofistike araçtı. Ne yazık ki kabin için aynı şeyi söyleyemeyiz. Bazı zayıf düğmeler ve uzun görünen plastikler beklentilerin altında. Farkı görmek adına Aston'dan Porsche 911 GT2 RS'e geçiyoruz. Bu otomobil Le Mans gridine çıkabilecek ve iyi sonuçlar alabilecek bir araç. Elbette araç sahibinin böyle bir fedakarlık yapıp yapmayacağı bir merak konusu. İçeride alcantara, deri, dokunmatik bilgi-eğlence ekranı ve diğer lüks detaylar var. Koltuklar güzel ve arka tarafı karbonfiber destekli. Otoyol sürüşlerinde de konfordan ödün vermiyor. Weissach paketinin getirdiği titanyum takla barı bile çekici görünüyor. Detaylara bakınca bunun yol için bir yarış otomobili olduğu daha net ortaya çıkıyor. Son derece geniş gövdesi, sıkılaştırılmış süspansiyonları var. Ayrıca atmosferik 4.0 litre motor, yerini 3.8 litre Turbo motoruna bıraktı. 700 HP ve 750 Nm üretiyor (GT3 RS: 520 HP ve 470 Nm!). Bu sayede Nürburgring'de 6 dakika 47 saniyelik tur zamanı elde etti. İşte bu onu süper otomobiller alanına sokuyor.

GT2 RS'i yol bölümünde kullandım ve tam olarak ikna olmamıştım: Sürüşü, böylesine sert bir araç için fazla uysaldı. Direksiyon ve şasisi tatlı bir iletişime sahipti. Acaba GT3 RS'deki hassasiyet onda var mıydı?

Ama pist üzerinde de inanılmazdı. Değişken geometrili turbolar 3000 d/dakika'larda kendisini gösteriyor. Gecikme McLaren motoru kadar fazla değil. Arka akstaki tam güçle birlikte pistte bambaşka bir otomobile bürünüyor. PDK şanzıman geçişler için çok aceleci. Atmosferik GT3'ten farklı olarak zirve güç 7000 d/dak'da geliyor. Zirve tork ise 6000 d/dak değil, 2500 d/dak'da geliyor. Sesi safkan bir İsveç death metali gibi. Makineli tüfek patlamaları da buna eşlik ediyor. Bu açıdan onda farklı bir karakter ve saf bir heyecan var.

Direksiyon da kusursuz: Ciddi performanslar için çevik ve hızlı. Aynı zamanda elinize harika biçimde oturuyor. Böylece adeta parmaklarınızda dans eden bir partner gibi oluyor. Size tüm nüansları hissettiriyor ve yaşatıyor.

Bununla birlikte performansı erişilebilir ve onunla oyun oynamanızı seviyor. Frenlere sert davranarak, direksiyonu da sertçe yönlendirebilirsiniz. Aracın dengesi son derece iyi. ▸

PISTA'NIN GAZ PEDALINA BASTIĞINIZDA İLK HIZLANMA KARŞI KONULAMAZ DERECEDE İYİ

Pista, Senna'nın yanında neredeyse çok uysal görünüyor. Ama öyle değil

MICHELIN

İşte limitleri zorlayan otomobil burada

Hiç şüphe yok ki Senna tam bir pist canavarı

911'in kendine has önden kaymasını da hassasiyetle önlemeniz mümkün.

Tüm bunlar GT2 RS'i son derece sağlam ve oturaklı yapıyor. Arkadan kayma konusunda da son derece hassas. 325 mm'lik 21 inç'lik Michelin Cup 2 lastikleri de işini iyi yapıyor. Hem de tüm bunları denge kontrolü açıkken yapıyor! Sihirli... Karbon seramik frenler en büyük kusuru: Durdurma kuvveti genel olarak son derece iyi ama pedal birkaç turun ardından yumuşuyor ve özellikle tümsekli yollarda ABS'nin gereğinden fazla müdahalesi oluyor. Onları pitte soğuması için bıraktık ve M2'ye geçtik.

Böylesine testlerde, yüksek kalibreli rakipler arasında genelde harika bir araç olumlu etki bırakmakta zorlanır. Bu yıl BMW M2 Competition bu kotayı doldurmuş gibi görünüyordu. Buradaki araçlar arasında beygir güçlerinden CO_2 emisyonlarından endişe eden insanlar için geliştirilen tek modeldi. M departmanı sıkıştırılmış M4 şasisi ile kompakt bir gövde oluşturdu. Şimdi Competition statüsüne yükseltilen M2, artık 370 HP değil, M4 çift turbo motoruyla 410 HP üretiyor. Kısacası, dar ve küçük tişörtünün altında bolca kas var. Ayrıca arka koltuklar, yeterli bir bagaj alanı ve kullanması kolay bir bilgi-eğlence ekranı da bulunuyor. Alpine ile benzer fiyatlarda ve bu aracın içine eşyalarınızı, arkadaşlarınızı koyabilirsiniz.

James ile bu aracın artılarını ve eksilerini konuştuk: M2 kompakt bir araç için ağır hissettiriyor (1575 kg). Zemin, kontroller ve sürücü arasında bir tabaka var gibi. Ayrıca biraz gövde burulması dikkat çekiyor. Koltuklar son derece iyi. Frenler ise biraz yumuşak olsa da, etkili. Motoru ise potansiyeli yüksek ama ses açısından monoton. James ise M2'nin yolda iyi olduğunu düşünüyor. Ben kabul edilebilir olsa da sert buldum.

Sonrasında pistte M2 ile hızlı turlar atmaya başladık. Özellikle pistin en hızlı bölümlerinde, güç ile birlikte kendisini göstermeye başladı. Bu anlarda BMW'nin harika yanları kendisini kanıtladı.

Ancak pistin genelinde M2 hala grubun gerisinde kalıyordu. Keskinlik söz konusu olduğunda ise akla Ferrari 488 Pista geliyor. O, Ferrari'nin pist odaklı 488 GTB modeli. Ben M2'yi park ettiğimde, James de pitlere geliyordu: "Böyle güzel bir şasi hiç kullanmamıştım. Vites kutusu da harika."

Esasında Pista, 90 kg daha hafif ve 50 HP daha güçlü 488 GTB. Toplamda 720 HP üretiyor. 911 GT2 RS gibi o da motorsporlarından parçalar alıyor: Fren servoları, kranklar ve volan Challenge yarış otomobilinden. Difüzör ise Le Mans GTE aracından. Zaten harika olan motorun, söylenene göre yüzde 50'si yeni. Pista'nın ağırlığı 1385 kg; GT2 RS'in ise 1430 kg. Sadece 20 HP artısı olmasına rağmen sanki bundan daha fazlasına sahip gibi. Alçak koltuklarda, gaza bastığınızda iyice geriye yaslanıyorsunuz. 8000 d/dak'a gelirken direksiyon üzerinde kırmızı ışıklar yanmaya başlıyor. Hiçbir gecikme olmadan vites kulakçığına basıyorsunuz ve kulaklarınıza da şölen yaratan sesle değişim oluyor.

Ödeme sırasında herkesin gözü bizim üzerimizde

Pista yere sağlam bassa da, adeta uçuyor. Direksiyonu 911'den çok daha hızlı. Ferrari geniş ve alçak. Aynı zamanda virajlarda burnunu çok çabuk kontrol ediyor. 245 mm'lik ön lastikler apekste yere sıkı bir şekilde diş geçiriyor. Limitler yüksek ama önden kaymayı kontrol etmek için hızlı kontraları yapmanız gerek. Ayağınızı gaz pedalından çekerek bunu arkadan kaymaya dönüştürdüğünüzde, elektronik diferansiyelin yardımıyla sıradaki düzlüğe hazır hale

ASTON'UN V8 MOTORU, İSTEKLİ DEVİRLENMEYİ ZENGİN TORKLA BİRLEŞTİRİYOR

Pist saatler önce kapandı ama onun umurunda değil

Vantage yoldaki en mutlu otomobil. Kudretli GT2 RS de iddialı

geliyorsunuz. Bazen Pista ile kerblere çıktığınızda, arka taraf kayabiliyor ve V8 vahşice havlıyor, korkutucu bir yoğunlukla sizi ileriye atıyor.

Ama her zaman size yüksek güven sağlıyor. Bunun bir kısmı frenlemelerde karbon seramiklerin hiçbir zaman performansından ödün vermemesi. ABS rahatsız etmiyor ve sizi son derece sorunsuz bir şekilde durduruyor. Bu otomobil aynı zamanda yolda da kendisini parlatıyor: Hassas süspansiyonları sizi kötü yollarda da yormuyor ve güç inanılmaz derecede keyif veriyor. Yine de Pista'nın keskin tepkilerini kontrol etmeyi daha zor buldum. GT2 RS'in daha sakin kontrolleriyle kendimi evimde gibi hissetmiştim. Daha nazik ve daha sakin bir hissi var. James ise, frenleri, daha fazla önden kaymayla birlikte 911 GT2 RS'i daha zorlu buldu.

Bir tur daha mı? Muhtemelen o Pista'yı seçerdi.

Dürüst olmak gerekirse, daha hızlı Senna bile bir yana tur atmadan önce biraz dinlenmem gerekiyor. James, Senna'nın kapısını kapatırken notlara dalmıştım.

Senna'nın karbonfiber tüp şasisi bu test için eşsiz bir özellik. Bu, McLaren 720S'e benzer şekilde. Çift kavramalı vites kutusu ve 4.0 litre çift turbo V8 motoru, 800 HP ve 800 Nm üretecek şekilde ayarlandı. Geri kalan kısmı daha da özel; hafif karbonfiber paneller, ağırlığı 60 kg azalttı. Hidrolik süspansiyon bağlantıları yarış modunda aracı daha da alçaltıyor. Karbon seramik frenler, standart seramiğe göre sıcaklığa 4 kat daha dayanıklı. Aktif aerolar ise 800 kg yere basma gücü üretiyor. McLaren bunu en ileri yol için pist otomobili olarak gösteriyor.

Daha sonra yol bölümüne geçtik ve James ile farklı fikirlere sahip olduk: James Senna'ya hayran kaldı. GTE yarış aracının yoldaki vahşiliğini, görüş açılarını, lazer gibi yol tutuşunu ve sıra dışı performansını çok sevdi. Ben yoldaki titreşimlerini ve uğultularını fazla sert buldum. Direksiyon ise uygun bir sürüş için fazla hassas geldi. Elbette eğlenceli ama sürekli olarak gelen titreşimlerle arka tarafınızda acı hissetmeye başlıyorsunuz.

Yine de pistte ortak fikrimiz vardı: James sürüşünü, "Pistin arka tarafındaki sol virajda, açı sizi duvara doğru çekiyor. Burada kaza yapacağımı sandım ama Senna hiç tereddüt etmeden yola yapışmaya devam etti. Yoldaki boyalar gibi yere yapışıyor" diye özetledi.

MICHELIN

911, BMW M8'in gelmesini heyecanla bekliyor gibi

İşte en büyük eğlence. Hangisi daha iyi?

Sıra bana geldiğinde lastikler yapışkan bir puding gibi olmuştu. Alçak koltuklara geçtiğimde, verniksiz karbonfiber beni silah gibi sarmıştı.

Yine de ilginç bir şekilde Senna sinirleri yatıştırıyor: Kusursuz sürüş pozisyonu, harika görüş açısı, çevikliğine karşın direksiyonun hafifliği ve temposu, dost canlısı hissi, düşük hızlardaki sakin vites geçişleri. Ama gerçekten bir yarış otomobilinin kıyısında. Bunu da gövdeye verdiği titreşimlerle belli ediyor.

1309 kg'lik 800 HP üreten Senna'yı hızlı bir yarış pistine soktuğunuzda doğal olarak çılgınca hızlı hissettiriyor. Ama onu GT2 RS ve Pista'dan ayıran saf hızlanması değil; viraja girerken, virajdayken ve virajdan çıkarken taşıdığı hızdan söz ediyoruz. Bunun için Trofeo R lastiklerini, ölümcül frenlerini, adaptif şasisini ve devasa arka kanadın getirdiği etkiyi kullanıyor. M2'nin Charade'de zorlandığı yerlerde, Senna tam gaz geçiyor. Adeta yere inmiş bir 747 gibi ilerliyor. İnanılmaz bir hissi var.

Sıra dışı frenlerle çok geç frenajlar yapmak mümkün. Çim alana veya duvara santimler kala dönebiliyorsunuz. Harika direksiyonu ve hafif burulmayla yanal yüklerde Pirelli lastikleri sorunsuz bir şekilde tutunuyor. Dar virajlarda daha fazla zorladığınızda, yere yapışarak kaymaya başlıyor. Direksiyonla müdahale ederek, ardından gaza basarak yola devam edebilirsiniz. Sizi işin içine dahil ediyor mu? Evet. Korkutucu mu? Bu da doğru.

Senna modeli kusursuz değil. Bu aracın ayarlarında güvenli bir önden kayma var ve yavaş virajlarda kendisini gösteriyor. Ayrıca 3500 d/dak'a kadar nispeten isteksiz. Ama Senna pistte çok yetenekli bir araç ve akılda kalan sürüşlere imza atıyor. Bolca adrenalin ve biraz bitkinliğin ardından altı aday aracımız için pit garajlarındaki sandalyelere yerleştik. BMW M2 Competition'ı son sıraya koymak oldukça hızlı gerçekleşti. Eğlenceli ve hızlı, ayrıca burada iki koltuktan fazlasına sahip tek araç. Ama karizma ve his açısından eksikleri var.

YOL TUTUŞ REHBERİ

Altı aday aracımızdan dördünde Michelin lastikleri vardı: Alpine'de Pilot Sport 4, BMW M2'de Pilot Super Sport, Pista ve 911'de ise Cup 2 lastikleri kullanıldı. Peki ama hangi araca hangi lastik geleceğine kim karar veriyor? Michelin'in İngiltere'deki teknik müdürü Brian Porteous, bunu bizim için yanıtlıyor: "Her durumda üreticinin ve sürücünün beklentileri arasında fark oluyor. Biz performans isteklerine göre yanıt veriyoruz. Ürün gamımıza bakıyor ve en uygun hangisi olduğunu belirliyoruz. Ardından lastiği özel olarak otomobile göre uyarlıyoruz."

PİLOT SPORT 4
Burada en yol odaklı lastik. Porteous, "Pist üzerinde kusursuz derece konforlu ama aynı zamanda günlük yol kullanımında da beklenen yüksek performansı sunuyor. Ömrü daha uzun ve ıslak yol tutuşu daha iyi" diyor.

PİLOT SPORT 4S
Bu lastik Pilot Super Sport'ların yerini alıyor ve doğal olarak Pilot Sport 4 ve Cup 2 arasına oturuyor. Porteous, bu lastik için "İkili bileşen kullanıyor bu da onun pist günlerinde daha dayanıklı olmasını sağlıyor" diyor.

PİLOT SPORT CUP 2
Porteous bu lastikler için, "Pist üzerinde performans daha iyi ama yolda sürüş konforu ve ömrü Sport 4 kadar iyi değil" diyor. Ayrıca bağımsız testlere göre ıslak zemin performansının 'sıra dışı' olduğunu da ekliyor.

Yine de bu yıl en iyi performans gösteren altı araçtan biri. Nispeten uygun fiyatlı, pratik ama heyecanlı bir araç arıyorsanız ondan alabilirsiniz.

Beşinci sıra daha zordu ama sonuç olarak Vantage bu sıraya yerleşti. Performanslı bir yol otomobili olarak yetenekli ve pistte de eğlenceli. Yine de Pista ve GT2 RS hem daha pist odaklı ama buna rağmen yoldaki uysallıklarından veya pratikliklerinden ödün vermiyorlar.

Alpine dördüncü oldu. Onun eğlence ve yaklaşım konusundaki durumunu tartışabilirsiniz ama dar ve virajlı yollarda inanılmazdı. Pistte ise Vantage'den daha keyifliydi. İyi bir 'uygun' fiyatlı model. Hem de daha pahalı fiyatlı araçların önüne geçmeyi başardı.

Pist üzerinde Senna, inanılmaz hızlı ve oturaklı. Frenleme, hızlanma ve yol tutuş inanılmaz. Son derece ekstrem limitleri olsa da, profesyonel yarışçı olmayanlar da iyi sürüşler ortaya koyabiliyor. Hiç kuşkusuz Senna, adını hak ediyor.

Peki Senna, GT2 RS ve Pista'dan daha iyi bir pist otomobili mi? Evet. Virajlarda çıktığı hızlar akıl almaz ama aynı zamanda eğlenceli ve heyecan verici. En iyi pist otomobilini arıyor ve onun için bütçeniz yeterliyse mutlaka Senna'yı alın. Ama yine de finale kalamıyor. Porsche 911 GT2 RS ve Ferrari Pista, en üst perdeden bakıldığında McLaren'den daha az kapasiteye sahip olabilir ama ondan daha oynanabilir, daha ulaşılabilir. Ayrıca yeterince heyecan vericiler. Heyecanı yola daha iyi aktarıyorlar ve günlük kullanım açısından da daha kullanışlı bir paket sunuyorlar. Şimdi sıra final mücadelesinde...

Bir otomobil, bir tur daha. Hangi iki araç finale kaldı?

BOLCA ADRENALİN VE BİRAZ BİTKİNLİĞİN ARDINDAN ALTI ADAY ARACIMIZ İÇİN PİT GARAJLARINDAKİ SANDALYELERE YERLEŞTİK...

BİR EFSANEYE BENZEYEN PİST

WCLERMONT-FERRAND'IN tepeliklerini aştıktan 10 dakika sonra karşımıza çıkan Circuit de Charade, birçok deneyimi olan sürücüleri bile heyecanlandırmayı başarıyor.

1958'de açılan, çok teknik piste 1960'ların sonlarında ve 70'lerin başında dört Fransa GP'si Formula 1 yarışına bile ev sahipliği yaptı. 1989 yılında modernize edildi; yarı yarıya kısaltıldı ve şu anda motorsporlarına, pilot eğitimlerine ve en kritiği lastik testlerine hizmet ediyor.

Michelin ve Charade arasında özel bir bağlantı var. Pist, Michelin'in Clermont-Gerrande merkezine yakın ve dar virajları, zorlayıcı kamber açılarıyla iyi bir lastik testi merkezi.

Michelin test pilotu Jerome Haslin, burası için şunları söylüyor: "Michelin, Circuit de Charade'ın sahibi değil; burası bölgeye ait. Ama pistle ilgili özel bir bağlantımız var."

"Kapımızın dibinde olması harika ve spor lastiklerimizin dayanıklılığı için kullanıyoruz. Minik bir Nordschleife gibi; iyi iniş çıkışları var. Teknik bir pist ve bazı hızlı bölümlerden oluşuyor. Michelin Pilot ürün gamımızı geliştirmek adına kusursuz bir yer. Onlar Charade ile başa çıkabilirlerse, her yerde başarılı olabilirler."

Aynen bizi 2018 Dev Spor Otomobil Testi'ndeki otomobiller gibi...

VIRAGE DE MANSON

Hayal kırıklığı yaşamamak için erken fren yapın (böylece büyük bir kazadan da kurtulursunuz). Vantage'ın yumuşak süspansiyonları, kerblerle baş edebilen tek araç oldu. Kerbi kullanarak apekse daha hızlı girebilirsiniz.

VIRAGE ROSIER

Start-finiş düzlüğü öncesindeki son U viraj, keskin direksiyon hamleleri, harika bir gövde kontrolü ve sağlam frenler gerektiriyor. Pista için kusursuz bir viraj.

ÉPINGLE DE CHAMPEAUX
Yokuş aşağı düzlüğün ardından güzel bir U viraj geliyor. Senna'nın aero frenlerini test etmek için harika bir nokta.
VIRAGE DE LA FERME
Yokuş yukarı çıkan, bir dizi ciddi kamber değişimlerini içeriyor. Alpine'in uysal süspansiyonları, viraj ortasında ağırlık transferi avantajını gösteriyor.
PUY DE CHARADE
Sağ dönüşün ardından gelen tepede kör bir apeks var. Bunu hızlı geçmek için cesaret hapı almalısınız.
ÉPINGLE MARLBORO
Yavaş, dar ve apeks ortasında ani kamber değişimiyle testteki birçok aracı zorladı. M2 kuyruğunu kaydırarak çıkarken maksimum eğlenceyi sundu.
VIRAGE DU PETIT POINT
Geniş ve akıcı sol viraj, sürüşlerimizde bolca lastik iziyle doldu. Özellikle de GT2 RS sayesinde.
S DE THÈDES
Pistin en yüksek noktalarından biri. Kör yokuş yukarı sol viraj, keskin ve erken dalarsanız kolayca önden kaymaya sebep olabiliyor. Senna'nın yere basma gücü en çok burada çalışıyor.

FERRARI VE PORSCHE'NİN GÜÇ ÜNİTELERİ HERKESİ ETKİLEMEYİ BAŞARDI

Ferrari V8 motoru 720 HP üretiyor ve çılgınca hissettiriyor

SADECE BİR KAZANAN OLACAK

ORTALAMA bir insan gözlerini kırpmadan ne kadar süre durabilir? 488 Pista'nın sekizgen direksiyonu önümde, arkamda ise 720 HP'lik V8 motor ve altımda harika bir pist. Gözlerimi mümkün olduğunca açtım. Önüme bakıyorum ve ellerimdekilerle en iyiyi yapmaya hazırlanıyorum. Arkamda beni 911 GT2 RS takip ediyor.

İşte burada iki finalist aracımız var. Onları kazananı bulmak için bir gün daha kullanacağız. Her ikisi de çok özel modeller ve özel tatlar sunuyorlar: Porsche 911 ve ortadan motorlu Ferrari V8 berlinetta. Her ikisinin de güçleri yakın: Ferrari 720 HP; Porsche 700 HP. Her ikisi de egzotik motorlarında çift turboya sahip. Yarış otomobillerinden ilham alan aeroları ve şasi teknolojileri var. Her ikisi de 100 km/s hıza ulaşmak için üç saniyeden daha azına ihtiyaç duyuyorlar. Her ikisi de 340 km/s hıza çıkabiliyorlar ve yüksek fiyatlarına rağmen her ikisi de tükendi.

Lac de Villefort'a yaklaşan çevrede tepe yollardayız; burada asfalt tam da bu otomobillere göre. Hızlı virajlar ve sert U virajlar, harika bir manzarayla buluşuyor. Sıcak güneş zaman zaman, fazlasıyla etkili oluyor ve ağaçlarla çevrili rotamızda neredeyse başka bir araç yok.

Pista'nın ön taraftaki yol tutuşu inanılmaz. Sanki tam ölçekli bir "slot car" gibi. Bunu, ağırlığı güzelce ayarlanmış direksiyon da destekliyor. Ağır, ama aşırı değil ve çok hassas. Kramayer çok hızlı; en dar virajlarda bile kilide kadar gelmeniz nadiren gerekiyor. Ferrari'nin direksiyonu daha doğal ve sizi destekler tarzda.

Hızlı ama hassas... Aynı şeyler Pista'nın muhteşem gaz tepkileri için de söylenebilir. GTB bazlı V8 motorun yarısı revize edildi. Egzorik titanyum biyel kolları, yeni inkonel egzoz manifoldları ve yarış tarzı krank ve volan. Sonuç ise inanılmaz. Turbo ama turbo gecikmesi yok. Virajda gaza erken yüklenebiliyorsunuz; aynen atmosferik motorda olduğu gibi büyük bir hassasiyet var. Hızlanması da adeta süper motosikletler gibi. Direksiyonun üzerindeki beş vites ışığı çok kullanışlı. Onların hepsini yakarsanız, kulaklarınız da büyük bir keyif alıyor.

Şimdi ise mola ve araç değişimi zamanı. Diğer araçtaki editörümüz, benim Ferrari'den etkilenmem gibi Porsche'nin motorundan etkilenmiş: "Her ne kadar Pista'nın motoru daha egzotik hissettirse de, tepki ve hız açısından Porsche'nin patlamalarını sevdim. Ayrıca lineer bir gaz pedalı tepkisi var."

Haksız değil. GT2 RS, daha akıcı ve daha kullanılabilir hissettiriyor. 911 Turbo'nun 3.8 litre yatık altı silindirli motoru, daha büyük turbo, titanyum egzozlar var. Ama otomobil sürüş konusunda rahat. Yol tutuş açısından bakıldığında da GT2 RS hassasiyetini sürdürüyor. Direksiyonu Pista'dan biraz daha hafif ve biraz daha az hıza sahip ama eşit derecede hassas ve hisli. 488'den farklı olarak Porsche'de arka tekerlekten yönlendirme sistemi var.

Her biri 700 HP civarında, pistte inanılmaz, yolda sorunsuz

Pista'nın direksiyonu her söyleneni yapıyor

Bu tür yollar, tam da bizim araçlarımıza göre

Lac de Villefort: Manzara ve yollar harika

Yüksek hızda aero kitiyle bir arada çalışarak dengeyi artırıyor. Park etme hızlarında ise devasa arka lastikler, dönüş çapını daraltıyor. Böylece işiniz kolaylaşıyor. Bunu yaparken arka lastikteki motorların sesini duyabiliyorsunuz. Ses açısından bakıldığında ise, Ferrari'den daha monoton. İtalyan aracın turbo sesleri daha baskın ve kulağa hoş geliyordu.

Daha ucuz atmosferik 4.0 litre motora sahip Porsche 911 GT3 RS, GT2 RS ile aynı şasiyi ve gövde güncellemelerini taşıyor. GT3, şu anda satışta olan en harika seslerden birine sahip. Bu açıdan daha geri planda ve örtülü bir sese sahip GT2 ona erişemiyor. Şasi, GT2'de çok benzer hissettiriyor ve bu da bir sürpriz değil. Aynı süspansiyon bağlantılarını ve adaptif amortisörleri kullanıyorlar. Arka taraftaki ayarlar sadece ağırlık sebebiyle biraz daha farklı.

Farklı motorlar sebebiyle muhtemelen ağırlık dağılımı da değişiyor ve GT2 RS, GT3 RS kadar özel hissettirmiyor. Atmosferik aracın daha keskin, daha canlı ve daha istekli olduğunu hatırlıyordum. Ama tam olarak özet bu değil. GT3 RS'in sürüşünün yüzde 95'ini yakalıyor ve şu anda satılan en iyi sürücü otomobillerden biri. Fakat süper otomobil liginin zirvesinde Pista ile karşılaşmak kolay değil.

Yine de 911 sürücüsünden daha fazla şey talep ediyor çünkü Pista, bir aksiyon oyununu kolay modda oynamak gibi. Sınırsız yol tutuş, çok geç fren yapma yeteneği ve düzlükteki rahat hızlanması. GT2 RS ise orta zorlukta gibi. Elleriniz direksiyonda daha meşgul, ağırlık transferini ayarlamaya çalışıyorsunuz. Frenler için mesafeyi kontrol ediyorsunuz ve ABS, daha erken, daha kolay devreye girebiliyor. Daha sıkı çalışıyorsunuz ve elde ettiğiniz hisler de farklı.

Pista'dan daha zorlayıcı, daha fazla şey istiyor ve geri bildirim açısından daha iyi. Ferrari'nin ön taraftaki yol tutuşu Araldite yapıştırıcı gibiyken Porsche'nin tipik arkadan motorlu olarak önden kayması yaşanıyor. Diğer editörümüz 911'in daha akıcı olduğunu söylerken, pistte bu önden kaymayı pek yaşamadı: "Frenlere sert asılmak arka tarafı göreve çağırıyor. Ardından güç istiyorsunuz ve ortalama bir arkadan kayma yaşanıyor. Yoldaki durumuna göre bunu daha az hissedebilirsiniz. Arka lastiklere tüm torku yüklerken hafif önden kaymayı da kontrol ediyorsunuz."

Ferrari gibi bu araçtaki arka lastiklerde yumuşak hamurlu Michelin Cup 2'ler vardı. Ama 911'in arka çamurluklarına tam oturmuş ve parmaklarımızı araya sokamadık. Yolun bazı bölümlerinde yamalar vardı ama her iki araç da özellikle 488 bozuk zemin moduyla sorunsuzdu.

MICHELIN

Her ikisi de düşük hızlarda da son derece etkileyici.

Porsche'nin yarış araçlarından alınan süspansiyonu pist kullanımı için tamamen ayarlanabilir. Aracımızdaki opsiyonel Weissach paketinde karbon viraj denge çubukları, magnezyum jantlar ve titanyum takla barı vardı. 488 Pista'da ise, GTE Le Mans kuzenindeki aynı arka difüzör tasarımı yer alıyordu. Gövde altı, fren servosu ve birçok motor parçası ise 488 Challenge yarış aracından alındı.

Her ikisinin kabini de yarış tarzı sebebiyle biraz soyulmuş. 488'de torpido gözü yerine file var ve kapı dirseklikleri yerine karbon fiber eğimli bir yüzey almış. Yine de Alpine'e göre daha fazla saklama gözü var ve burundaki bagaj alanı da şaşırtıcı derecede kullanışlı. Porsche ise daha pratik; koltuklar çok rahat ve akıllıca kullanırsanız, takla barının ardına birçok eşya koyabilirsiniz. Ama onları oradan çıkarmak biraz zor olabilir.

Peki ya kazanan? Her ikisi de sıra dışı başarılar elde ettiler. GT2 RS, 700 HP'lik arkadan itişli bir 911'e göre beklenilenden daha ulaşılabilir ve beklendiği gibi heyecan verici. Ama her açıdan Pista daha iyi bir araç. Daha iyi frenleri, daha iyi vites kutusu, daha iyi süspansiyonları, daha iyi dinamikleri ve düzlükte daha fazla hızı var. Ayrıca testi kazanması için daha duygusal sebepleri de var. 488 Pista'yı kullanmak yol otomobillerinin nasıl olması gerektiğinin de bir kanıtı. Süper güçlere sahip bu süper otomobil, oy birliği ile bu yılın Spor Otomobil Dev Testi'nin kazananı oluyor.

GT2'NİN SİZİ SARAN KOLTUKLARINDAYKEN GAZA YÜKLENMEK TURBO SESLERİ ARASINDA KAYBOLMAK DEMEK

Motosiklet kullanırken güvenlik

Yaşamak başlı başına meydan okumaktır hayata. Bazıları sırtını dönüp kaçsa da siz ilerlemeye devam edin. Sınırları aşın ve engelleri zaferlere dönüştürün. Bırakın macera damarlarınızda aksın. Ama bu macera motosiklete binmek ise güvenlik tedbirinizi almayı sakın ihmal etmeyin!

ÖNCELİKLE BELİRTELİM, en önemli güvenlik motorunuzu dikkatli ve kurallar çerçevesinde kullanmanız, etraftan gelecek tehlikelere karşı tedbirli olmanızdır. Bunun dışında ise motosiklet ile ilgili 2 türlü güvenlik söz konusu. Birincisi aktif güvenlik; motorunuzun sahip olduğu ABS, TCS, EPS gibi sistemler. İkincisi de pasif güvenlik; bir kazayla karşılaşılması durumunda ve kazanın olumsuz sonuçlarını olabildiğince azaltmak amacıyla yapılan bütün yapısal ve tasarımsal özellikler yani kullandığınız ekipmanlar.

Özellikle 2000 yılından itibaren teknolojinin çok hızlı gelişmesine paralel olarak pasif güvenlik konusunda bir çok gelişme yaşanıyor. Motosiklet ekipmanlarının malzemeleri ve dizaynları tamamen sürücüleri en iyi şekilde korumak ve hayatta kalmalarını sağlamak üzerine tasarlanıyor. Ancak pasif güvenlik konusunda geliştirilen bir ekipman var ki gerçekten büyük bir övgüyü hak ediyor "giyilebilir havayastığı"

Bu ekipmanı uzun süredir uzaktan takip etmeme rağmen hiç detaylı inceleme ve kullanma şansım olmamıştı. Türkiye'de 3-5 markanın varlığını ve bunlardan bazılarının motosiklet tekstil firmaları ile ortak çalışmalar yaptığını da duymuştum.

Ve nihayet bu hayati ekipmanı incelemek için beni en çok etkileyen Japon Hit-Air markasının Türkiye distribütörü ile irtibata geçtim ve test etmek için bir yelek talep ettim.
Hit-Air, Giyilebilir Air Bag yelek bir kaza anında oluşabilecek yaralanmaları yüzde 75 oranında azaltıyor. Boyun, omurilik, yan boşluklar ve göğüs kısımlarını koruyarak sizleri ciddi yaralanmalardan koruyor böylelikle hayatta kalmanızı sağlıyor

Bu yelek rakiplerinden neredeyse yüzde 50 daha hafif olmakla birlikte maksimum 0,2 saniyelik açılma (infilak) süresiyle türünün en hızlısı. Üstelik tüm dünyada sadece 2 yıl içerisinde 200 bin adet satılmış. Türk polisi de dahil dünya üzerindeki bir çok silahlı kuvvetin (Japonya, İspanya, Çin, BAE, İrlanda, Fransa, İngiltere) en çok kullandığı ürün.

Hit-Air MLV-C 'nin patentli teknolojisi, bağımsız laboratuar testlerinden en yüksek puanları almış (JARI-Japanese Automobile Research Institute onaylı). İşte bu yüzden ben araştırmalarım doğrultusunda Hit-Air kullanmaya karar verdim.

Peki bu yelek nasıl çalışıyor?
Motosikletinizin sele altına uygun bir yere aktif bağlantı kordonunu sabitleniyor. Bu kordonun diğer ucu giymiş olduğunuz yeleğe takılıyor. Bir kaza veya düşme anında 30 kg'lık bir gerilmeye maruz kalırsa yelek içindeki tüp aktif hale geçiyor ve yelek anında şişiyor böylelikle sürücünün kazadan minimum yaralanma ile çıkmasını sağlıyor.

Şimdi soruyorum, motosiklet gibi riskli bir hobiniz varsa üstelik de Türkiye de yaşıyorsanız böyle bir güvenlik tedbiri almak sizce ne kadar önemli? Fiyatı aşağı yukarı orta kalitede bir kask kadar olan bu çok önemli ekipmanı motora her binişimizde giymek en fazla 10 saniyemizi alacaktır. Orta düzeydeki kazalarda çok önemli yaralanmaları ve sakat kalmamızı engelleyecek. Büyük kazalarda ise bizim hayatta kalmamızı sağlayacak böyle bir ekipmanın kullanılmasını motosiklet kullanan herkese şiddetle öneriyorum.
Bahsettiğim konular ile ilgili detaylı bilgilere aşağıdaki linkten ulaşabilirsiniz
https://www.hit-air.com.tr/
Sevgiyle kalın.

Tamer ATSAN
ınstagram: tamer_atsan
kanatsiz_ucus
Blog: kanatsizucus.com

Kaliteli gen sınıf atladı

Hayatta çevre olanaklarının verdiğinden daha fazlasını istediğiniz anlar olur. Daha geniş alan, daha ileri teknoloji, kaliteye gönderme yapan detaylar... Beklentilerinizin cevabı Seat Arona'da!

FLAMENKO'NUN kıskıvrak saran müziğini kulağınıza getirin. Ritmini içinizde hisseder hissetmez hareketlenmeye başlar ve ivmenizin yükseldiğini fark edersiniz... İşte İspanyol ateşi dedikleri bu olsa gerek. Sizce de bu ateşin aynı toprakların çocuğu Arona'yı etkilememesi mümkün mü?

GÖSTERİŞLİ DETAYLAR

Aynı platformu kullandıkları İbiza'nın büyük kardeşi, üzerine inşa edilmiş ve aralarında yalnızca 8 cm var. Arona, B segmenti SUV'lar arasında hayli çalımlı. Sürücü odaklı araç kullandığımda kendimi daha güvende hissettiğimi söyleyebilirim. Arona da bunu bir hayli hissettiriyor. Kokpit düzeninden, araç içi depolama gözlerine kadar her türlü detay hesaplanarak, titizlikle işlenmiş. Ayrıca yorgunluk tespit sistemi, yokuş kalkış desteği, lastik basınç uyarısı öne çıkan güvenlik detaylarından sadece birkaçı. Sahip olduğu hız sabitleme sistemi ve yol bilgisayarı ile uzun yolculuklar için güvenlik kriterlerini pekiştiriyor.

Yol tutuşunun oldukça tatminkar olduğunu aynı zamanda motor ses izolasyonun da beni mutlu ettiğini söyleyebilirim. Aksi durumda çok rahatsız oluyorum ve bir süre sonra dikkatimi dağıtabiliyor. Kısacası sürüşü çok keyifli ve çok rahat.

Aracın sürücüsü ne kadar rahatsa arkadaki yolcu da bir o kadar keyifli. Ön koltukla aradaki diz mesafesi yeterli genişlikte. Ayrıca aracın bagaj hacmi de yine hiç fena değil, 400 litre. Aracın arkasını incelediğinizde katlı tasarımı dikkatinizi çekecek, siz söylemeden ben söyleyeyim evet, bu tasarım farkını sınıfında görmeye alışkın değiliz. İşte bu gibi ara ritimler aklınızı çeliyor. Arona kendi içinde Style, Xcellence ve FR olmak üzere 3 farklı donanıma sahip. Test sürüşünü yaptığım Xcellence donanımındaki araç, 4 silindirli dizel 1.6 motor hacminde, 7 ileri DSG otomatik şanzımana sahip. 100 km'de ortalama yakıt tüketiminin 4.1 seviyesinde olması Arona'nın elini güçlendiren silahlardan.

YAZI: NESLİHAN KİRPİKLİ YÜKSEL
FOTOĞRAFLAR : OKTAY ERGİNOĞLU

Artık daha da güçlü

VOLKSWAGEN, 2016 yılında Amarok modelini V6 TDI motoru ile pick-up pazarının en güçlü modeli olarak yeniden öne çıkarmıştı. Amarok bu motor ile sunulmasının ardından zamanla farklı donanım paketlerine de kavuştu. Her biri kendine has detaylara ve tarza sahip bu paketlerin en güçlüsü olan Aventura bu sayımızda bizimle birlikte. Halihazırda bulunan Amarok Aventura V6, ürettiği 224 beygir güç ve 550 Nm tork ile sınıfındaki en performanslı pick-up modeliydi. Volkswagen çıtayı biraz daha yukarı taşımak istemiş olacak ki Amarok Aventura'nın 3.0 litrelik V6 motoruna küçük ancak hatrı sayılır bir güncelleme uygulamış. Aventura artık 258 beygir güç, 580 Nm tork üretiyor ve önemli bir nokta olarak bu tork değerini öncekine göre iki kat daha uzun bir devir bandında sunabiliyor. Bu yüksek tork değeri ve oldukça verimli çalışan 8 ileri ZF otomatik şanzımanı ile sakin kullanımda 6.4 lt/100 km gibi tüketim değerlerine ulaşabilmek mümkün. Aventura kaputunun altındakiler kadar tasarımında da farklı özelliklere sahip. İlk bakışta bu pakete özel olarak sunulan "Ravena Mavisi" rengi oldukça dikkat çekici. Krom yan basamaklar, arka tampon ve ön tarafta sis farları çevresi ile panjurda devam eden ayrıntılar mevcut. Yine bu donanıma özgü olarak arka barlar gövde renginde ve Aventura donanım paketinin pusula logosunu taşıyor. 20 inç boyutundaki Talca isimli jantlar da Amarok Aventura'nın güçlü duruşunu tamamlıyor. Modelin yaşam alanına geçtiğimizde bizi pick-up sınıfının üzerinde bir iç mekan karşılıyor. Nappa deri döşeme, ısıtmalı ve elektrikli ayarlanabilir ön koltuklar, elektrikli katlanabilir yan aynalar, direksiyonun arkasında bulunan vites değiştirme kulakçıkları bu donanımda standart olarak sunulan önemli özelliklerden.

Pick-up'ların fiziki yapısından dolayı arkada oturanlara rüzgar sesi gelir. Pick-uplar hareket halindeyken rüzgar genellikle kasanın içine dolar ve burada türbülans yaratır. Bu da arkada oturanların, önde oturanları duymasında güçlük yaratır. Amarok'da ise önde oturanların sesini arkaya doğal bir şekilde veren bir sistem bulunuyor.

Amarok Aventura sürüş sırasında çevik ve oldukça hızlı hissettiriyor ancak özellikle arka süspansiyonlar biraz fazla çalışarak yoldaki ufak bozuklukları da size hissettiriyor. Tabii ki bunda 20 inç çapındaki jantların etkisi de büyük. Aventura donanım paketini satın alırken daha küçük boyutlu bir jant seçmek daha konforlu bir sürüş sağlayacaktır. Özellikle düşük hızlardaki manevralarda işinizi kolaylaştıran yumuşak direksiyonun sürüş sırasındaki tepkileri ve sürücü ile iletişimi başarılı. Arazi yeteneklerine gelecek olursak, fazlasıyla güçlü oluşu ve sürekli dört çeker sistemi ile oldukça avantajlı noktada olan Amarok Aventura'da tüm bunlara ek, standart olarak mekanik diferansiyel kilidi bulunuyor.

Aventura donanım paketi ile Volkswagen, Amarok'un her alanda iddialı olabileceğini gösteriyor. Tabii bu güce sahip olmanın bir de bedeli var. Aventura en güçlü Amarok olduğu gibi aynı zamanda en yüksek fiyata da sahip. Bu donanım paketinin satış fiyatı 273.894 TL. Ancak Amarok Aventura, hem yolda hem arazide yaptığımız test sürüşü ardından da yalnızca 10.4 lt/100 km'ye yükselen tüketim değeri hem de gücü ve kabiliyetinin yanında konforu da sunabilmesi ile fiyatının karşılığını veriyor.

ALPEREN GÖKMEN

X2, BMW takımına katıldı

BMW X ailesinin en yeni üyesi X2, kompakt SUV sınıfında premium bir model ve enerjik bir karakter isteyenler için satışa sunuldu. X1 platformu üzerine yükselen yeni SUV, boyutları ve tarzı ile daha çok şehir içi kullanıcı kitlesine hitap ediyor.

TEST OTOMOBİLİMİZ özellikle 1, 2 ve 3 serilerinden tanıdığımız 1.5 litrelik üç silindirli turbo benzinli motora sahip. X2'de 140 beygir güç ve 220 Nm tork üreten bu motor çok heyecanlı davranmasa da gayet makul bir performans sunuyor. Modelin bir diğer motor seçeneği olan 2.0 litre turbo dizel ünite ise 140 beygir güç ve 400 Nm tork üretirken bu gücü xDrive dört tekerlekten çekiş sistemiyle yola aktarıyor. Yeni BMW X2'yi Premium Line, M Sport ve M Sport X olmak üzere üç farklı donanım paketi ile satın alabiliyorsunuz. Test aracımızdaki opsiyonel "Galvanize Altın" rengi, ön ve arka tampon altları, çamurluklar ve kapı altlarındaki gri renkte detaylar ile kontrast oluşturmuş. X2, bir SUV ile coupenin çizgilerini harmanlayan hatlara sahip. İri ve kaslı görünen gövdesi ile basık ve eğimli tavanı otomobile sportif bir hava katıyor. İlk olarak X6 ile Coupe-SUV segmentini ortaya çıkartan BMW, X4 ile bu segmenti yeniden canlandırmıştı ve bu defa daha da ulaşılabilir bir modeli piyasaya sundu. Bu tarz bir otomobil seçiminde önemli etken bagaj hacmi, boyutu veya kullanışlılığından çok cümlenin başında da belirttiğim gibi otomobilin "tarz" olmasıdır. Çünkü yeni X2'ye dışarıdan baktığınızda daha önce hiç görmediğiniz çizgiler, yeni ve dinamik bir tasarım ile karşılaşıyorsunuz. X2'nin en ikonik ve dikkat çeken detaylarından biri ise ilk defa bir BMW modelinin C sütununda yer alan marka logoları. Bu logolar yeni X2'nin ilk fotoğrafları yayınlandığında en az model kadar konuşulmuştu. X2'nin kendine has bir görünüşü var, bulunduğu sınıftaki bazı otomobillerden daha küçük boyutlara sahip ancak daha sade modellere göre öne çıkıyor.
Yeni X2'nin yaşam alanına gelecek olursak içeride bizi çok farklı bir kabin beklemiyor. Konsol birkaç önemli nokta dışında platformunu aldığı X1 ile neredeyse aynı. Test otomobilinin M Sport X paketi ile gelen M deri direksiyon, sarı dikişli alkantara M koltuklar oldukça şık. Isıtmalı ön koltuklar, elektrikli katlanabilir yan aynalar, elektrikli ayarlanabilir hafızalı ön koltuklar, on iki hoparlöre sahip Harman Kardon surround ses sistemi, panoramik açılır cam tavan ve yedi farklı renkte seçilebilen ambiyans aydınlatması yeni X2'nin kabininde kalite algısını yükselten ayrıntılardan. Geri görüş kamerası, Apple CarPlay destekli 6.5 inç boyutlu multimedya sistemi ve siyah panel teknolojisine sahip kişiselleştirilebilir TFT ekranı sürüş sırasında işinizi kolaylaştırarak yola daha çok dikkatinizi vermenizi sağlıyor. Ayrıca BMW, yeni X2 de Sürüş Asistanı Plus adı verilen opsiyonel bir donanım da sunuyor. Bu donanım Şerit Terk Uyarısı, Yaklaşma kontrolü uyarısı ve şehir içi fren uyarısı içeren yaya uyarısı işlevi, otomatik uzun far fonksiyonu ve hız limit bilgisini içeren sürüş asistanı donanımına ek olarak dur & kalk işlevli kamera tabanlı cruise control ve trafik sıkışıklığı asistanını da içerir. Dur & kalk işlevli kamera tabanlı cruise control

o ile 140km/s arasında arzu ettiğiniz hızı ve öndeki otomobille aranızdaki mesafeyi korur. Dur & Kalk işlevi hızı durma noktasına kadar kontrol eder ve üç saniyelik bir aranın ardından otomobili otomatik olarak yeniden çalıştırır. Otomobil RES düğmesi veya gaz pedalına basılması durumunda belirlenen hıza kadar yeniden hızlanır. Trafik sıkışıklığı asistanı otoyollarda ve monoton ilerleyen diğer trafik durumlarında yükü sırtınızdan alır. Sistem maksimum 60km/sa hıza kadar otomobilin trafikteki diğer otomobillerle birlikte "süzülmesini" sağlayarak trafik sıkışıklıklarını daha az stresli hale getirir. Öndeki otomobille aradaki istenen mesafeyi korur ve tamamen hareketsiz hale geleceği ana kadar otomobilin hızını düzenlerken, bu süre içerisinde bir elinizi direksiyonda tuttuğunuz sürece aktif direksiyon desteği sağlar. BMW'nin sevdiğimiz alçak sürüş pozisyonu burada da yerini koruyor ancak X2'nin sürüşü için aynı şeyi söyleyemeyeceğim. Bu otomobil önden çekişli, SUV formunda ancak bir SUV'a göre oldukça sert. 18 inç boyutundaki jantlarına rağmen süspansiyonlar darbeleri oldukça iyi sönümlüyor ve aynı şekilde yola iyi tutunuyor ancak bu X2'nin çevik ve keskin bir hatchback gibi hissettirmesinin önüne geçemiyor. X1'le aynı platformda olmasına rağmen spor bir sürüş hissi yaşamanız için yeniden düzenlenmiş süspansiyonları ile virajlarda daha az yatıyor. X2 ile trafikte kolayca farkedilmeniz mümkün ancak sizin de trafikte etrafınızdaki araçları farketmeniz en az farkedilmeniz kadar önemli. Yan aynaların yapısı ve A sütununun konumundan dolayı otomobilin ön ve arka taraflarında kör noktalar mevcut. Bu nedenle şerit değişimi ve manevralarda etrafınıza daha fazla dikkat etmeniz gerekiyor ki bu otomobilin sürücüsü için biraz yorucu bir durum. Yeni X2'de Sport, Comfort ve Eco Pro olmak üzere üç farklı sürüş modu sunuluyor. Sport modunda sertleşen direksiyon tepkileri ve hassaslaşan gaz pedalı Eco Pro'da daha sakin ve uysal davranıyor.

Yeni X2 bir off-road aracı değil. Yere yakın yapısı ve 18 santimetrelik sürüş yüksekliği, 18inç boyutundaki jantları üzerine kurulmuş durumda. X2'nin eğimli tavan hattı ise onu diğer araçlardan ayrıştıran ana özelliği. Bu özellik yeni SUV'u kardeşi X1'den ayırt edebilmenizi sağlarken araç kabininde büyük eşyalarınız için de yer bırakmayı ihmal etmiyor. 611 litrelik bagaj hacmine sahip olan aracın arka koltuklarını da kapatırsanız hacmi 1415 litrenin üzerine çıkıyor. Araç, X1'e göre ise 192 litre daha az hacme sahip. Yine de X2'nin arka koltukları normal boyutlarda bir insan için ideal.

Şehrin kalabalık ve dar sokaklarıyla başa çıkarken aynı zamanda kendi karakterini tarzıyla yansıtabilen nadir otomobillerden olan BMW X2, 315.300 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuluyor. Test aracımız olan X2 sDrive18i M Sport X'in ilave donanımlar ile fiyatı ise 395.400 TL.

ALPEREN GÖKMEN
FOTOĞRAFLAR: OKTAY ERGİNOĞLU

car TOP 10.

GERİYE DOĞRU ADIM ATMAK

Çoğu yeni otomobil modeli, önceki jenerasyona göre daha fazla gelişir. Ama buradakiler farklı

1

AUDI A1

Audi'nin mevcut küçük otomobili teknik olarak üst gövdesi değiştirilmiş ve daha klas bir kabini olan Polo. Yerini aldığı A2 ise, alüminyum gövdeli harika bir paketlemeye sahip mini bir MPV'ydi. Daha aerodinamik, daha geniş, daha hafif, daha çevik, daha ekonomik ve 21. yüzyılın en harika küçük otomobillerinden biriydi.

2

SKODA KAROQ

Skoda Yeti en dikkat çekici SUV'lardan biriydi: Küçük, ferah, hafif ve çevik. Onun yerini, VW Grubu SUV'lar ile aynı görünen ve sürüşü aynı olan Karoq aldı. Yeti, sıra dışı bir Himalayalı kardan adamdı. Karoq ise her yerde bulunan şişkin ceket giymiş bir turist gibi.

3

MERCEDES-BENZ A-SINIFI 3. NESİL

Yeni ve daha geliştirilmiş A-Sınıfı geldiğinde, üçüncü jenerasyon aracın (2013-18) ne kadar ortalama bir model olduğunu hatırlattı. İlk jenerasyon ve ikinci jenerasyon, 'farklı düşün' tarzında hatchback modellerdi. 3. Nesil ise teknik olarak önünde üç noktalı yıldız logosu olan daha tutuk bir Golf klonu oldu ve Golf kadar iyi değildi.

4

FORD MUSTANG II

Kudretli orijinal V8 Mustang, 302 veya 429 kübik inç V8 motoruyla kaslı bir sese sahipti. Onun yerini ise dört silindirli motor almıştı. Ford, 70'lerdeki petrol krizini ve Japonya'dan ithal edilen rakiplerini suçluyordu. Bu yarış atı, ufak bir gösteri atına dönüşmüştü.

5

NISSAN 280ZX

Spor otomobillerden Z modeli gibi nadiren bu kadar geriye gider. İlk başta çıkan 1969 240Z modeli süper bir iki koltuklu modeldi. Doğu'dan gelen E-Type gibiydi. Motorunun 2.6 litreye çıkması (260Z) sihri bozmamıştı. Ama 1978'deki 280ZX (ve 80'lerdeki 300ZX), yumuşak ve konforlu coupelerden fazlası değildi.

6

TOYOTA MR2 MK2

İlk 1984 MR2, yol tutuşun Lotus ile kusursuzlaştırılmasıyla eğlenceli bir araç olmuştu. Hafif ve çevik araç, Toyota'nın o zamana kadar ki en iyi sürücü otomobiliydi. 1989'daki ikinci nesil, daha lüks, daha hantaldı ve ani arkadan kaymalar yaşardı. Dan Gurney'in ayarladığı şasi bile kaderini değiştiremedi.

7

RANGE ROVER MK2

İlk 'klasik' Range Rover, takip edilmesi zor bir model olacaktı. Ama 25 yıl sonra satış başarısı ve maceracı ruhu değişmedi. Kod adı P38A yeni otomobil, daha düşük bütçeyle hazırlanmıştı ve bunu belli ediyordu. Kutu gibi, daha ağır, daha fiyatlı ve daha az zarif bir modeldi.

8

JAGUAR E-TYPE SERIES 3

Son E-Type önceki nesilden çok farklı bir araçtı. V12 yerine altı silindirli motoru vardı ve genel olarak uyuşuk bir otomobil olarak satıldı. Daha ağır ve daha hissizdi. Virajlı yollardan daha çok geniş yollar içindi. 60'ların başında E-Type spor otomobil harikasıydı. Ama 70'lerde durum değişti.

9

CITROËN ZX

GS en harika küçük otomobillerden biriydi. Bolca inovasyon (hidro pnömatik süspansiyon, sınıfının en iyi aerosu, hafif hava soğutmalı motor, dört tekerde disk frenler) getiriyordu. 1991'de gelen yeni nesil ise logosu değiştirilmiş bir Peugeot 306 oldu: Teknik olarak sıradan, tasarım olarak sıkıcıydı.

10

FERRARI 'DINO' 308GT4

İlk Dino, 206GT'ydi; sonrasında yerine 246 geldi. Harika kıvrımlara sahipti ve Leonardo Fioravanti'nin en iyi tasarımlarından biriydi. Aynı zamanda Ferrari'nin ilk ortadan motorlu aracıydı. Görünüşü kadar sürüşü de iyiydi. Daha tıknaz görünen 308GT4 ise 246'nın çekiliğine sahip olamadı.

instagram'dan takip edin!

@cardergisi

CAR DERGİSİ SOSYAL MEDYADA!

DS 7 CROSSBACK PureTech 225 Otomatik için yakıt tüketimi;
şehir içi / şehir dışı / karma koşullarda: 7,5 / 5,0 / 5,9 lt / 100km kurşunsuz benzin, CO_2 emisyonu karma koşullarda: 135 g/km.

DS STORE İSTANBUL
0 (212) 260 48 00 - NİSBETİYE CD. NO: 22 / A BEŞİKTAŞ

ONLY YOU
DS DENEYİMİ